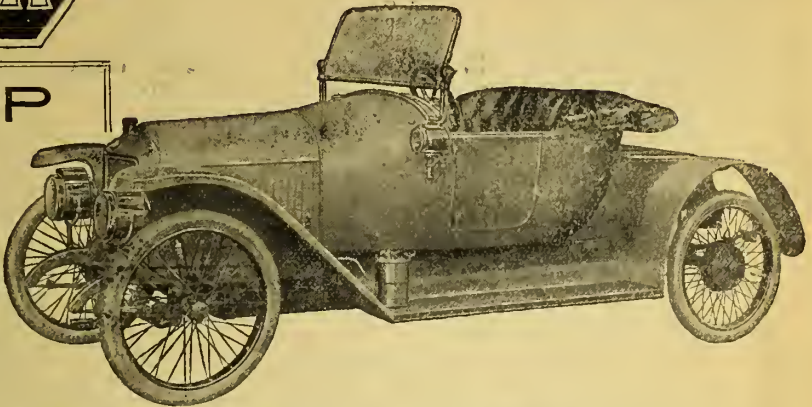
.000 COPIE
GRATIS AI SOCI
RIVISTA MENSILE DEL
TOVRING CLVB
ITALIANO
ANNO XX
N. 1 GENNAIO 1914
ERCOLE MARELLI & C. MILANO
STABILIMENTI IN SESTO S. GIOVANNI
FABBRICA ITALIANA MACCHINE ELETTRICHE
VENTILATORI. MOTORI. POMPE. TRASFORMATORI

4 Cilindri

70 Km. all'ora

6 Cent. al Km.

SILENZIOSISSIMA

È L'UNICA VETTURETTA COSTRUITA CON L'EGUALE PERFEZIONE DELLE PIÙ FAMOSE VETTURE MODERNE

SPECIFICAZIONE

Motore a 4 cilindri monobloc 60/110, valvole tutte da un lato, rinchiuse ed intercambiabili, punterie registrabili, circolazione d'acqua a termosifone. **Ventilatore** in alluminio fuso. **Magneto** a t. **Bosch** blindato. **Carburatore** ultimo tipo **Zénith** orizzontale. **Lubrificazione** sotto pressione con manometro indicatore. **Innesto** a frizione progressiva a dischi metallici. **Cambio** di velocità a doppio baladeur, 3 velocità, la terza in presa diretta e retromarcia. **Trasmissione cardanica** doppia compensata. **Guida** irreversibile, molto inclinata, a settore e vite senza fine. **Volante** di guida in exonite. **Ponte posteriore** fusiforme e resistentissimo. **Freni**, due per ruota motrice, indipendenti e registrabili a mano. **Radiatore** a taglia vento aguzzo con cornice bombée. **Ruote** di 700 mm. **Interasse** m. 2,75. **Carreggiata** m. 1,15.

Carrozzeria **Spider-Torpedo** a **Due** posti comodissimi. Guarnizione capitonnée in pelle di prima scelta. Cuscini a molla. Leve interne. Fari. Fanali. Tromba. — Verniciatura finissima a smalto nei colori: **Rosso, Verde, Giallo** e **Grigio**.

L. 5.500

ALTRI TIPI

TORPEDO-SPORT
TRE POSTI - CAPOTE - PARABRISE - ACCESSORI
L. 6.000

LANDAULET o COUPÉ
A GUIDA INTERNA - 2 POSTI E STRAPONTINO
L. 6.500

TELEFONO No. 62-41
IND. TELEGRAFICO FABRYAUTO-TORINO

TORINO
Corso Sommeiller, 25

AD ALTISSIMO RENDIMENTO

LEGGERA E ROBUSTA

TIPO T. T. - 2 3/4 HP

VINCITORE DELLA CLASSICA PROVA TOURIST-TROPHY (Junior 1913)

DEL CAMPIONATO SCOZZESE per MOTOLEGGERE

DELLA FAMOSA CORSA DEI 6 GIORNI ecc.

L. 1425 FRANCO TORINO
idem 3 1/2 HP L. 1490

TIPI TURISMO

2 3/4 e 3 HP
L. 1375

3 1/2 HP
L. 1425

6 HP PER SIDE-CAR CON FRIZIONE TRE VELOCITÀ E MESSA IN MOTO
L. 1950

TIPO BROOKLANDS

2 3/4 HP

DETENTORE ATTUALE DI TUTTI I RECORDS SINO A 6 ORE CON VELOCITÀ SUPERIORE AI 100 Km. ALL'ORA
L. 1375

IL MEDESIMO TIPO
3 1/2 HP
L. 1425

TUTTI A DUE CILINDRI

IN ONORE DI L. V. BERTARELLI

14 Dicembre 1913.

È certo più facile riandare col pensiero la *grande giornata* del Touring, che non narrarne il complesso degli avvenimenti, che molteplici si sono svolti, con grandiosità di aspetto esteriore, con profondità di significato pel Sodalizio e pel Festeggiato, con viva estrinsecazione di nobili ed alti sentimenti, che tuttora vibrano in noi, potentemente.

Sapevamo e sentivamo da tempo, che la vita e l'attività del Touring si svolgevano nella generale simpatia e coll' ausilio palese o latente di larghi e benevoli consensi; hanno però superato ogni ardita aspettativa ed hanno prodotto la maggiore soddisfazione che ci potesse venir concessa, le indimenticabili manifestazioni che, rivolte a Luigi Vittorio Bertarelli quale fattore precipuo della prospera vitalità del Touring, hanno rivelato del nostro Sodalizio e del suo programma la penetrazione estesissima ed intensa, onde profittano — facilitandola — tutti gli ambienti ed i ceti nazionali, che ravvisano nel Touring un elemento ormai consueto ed apprezzato di coesione e di sviluppo civile.

IL GRUPPO ARTISTICO IN ARGENTO VISTO DI FRONTE.

Desideriamo dunque che tutti i consoci possano, almeno in parte, dividere le nostre gradite sensazioni, partecipare, anche se lontani, alla festa del Touring, se non altro sentendone la eco potente e certo duratura, ricevendo qualche nota della poetica voce, che ha sciolto al « Sodalizio del moto » un'alata e poderosa orazione (1), che diffusa e tradotta di luogo in luogo, desterà in tutta Italia nuovo zelo di attività e di propa-

(1) L'orazione di Giovanni Bertacchi verrà pubblicata in un'edizione a cui si attende e data alla più larga divulgazione, a scopo di alta e geniale propaganda.

ganda per il Touring e per le sue ideali e pratiche finalità.

***

Parecchie migliaia di lettere, nei giorni precedenti la festa, avevano recato le più ambite adesioni, le più lusinghiere promesse d'intervento, le più disparate — come espressioni, non come sentimento — attestazioni di partecipazione alle onoranze a L. V. Bertarelli. Nella vigilia e nella mattinata un vero diluvio di telegrammi recava le parole di quanti non volevano lasciar passare l'occasione, senza rivelarsi o rammentarsi amici od estimatori, senza aggiungere la loro voce plaudente al gran coro auspicale.... La cerimonia si annunziava solenne e lo fu; ma un'altra caratteristica ebbe ed evidentissima: quella dell'intimità, poichè insieme con le supreme Autorità dello Stato, che convennero alla nostra festa per l'importanza che il Touring ha assunto nella vita nazionale, si affollarono intorno a L. V. Bertarelli tanti e tanti cari amici d'antica data e d'ogni terra italica, che appartenendo al Sodalizio dalla fondazione, tanto hanno fatto pel suo sviluppo, di cui giustamente orgogliosi vollero rallegrarsi, nel momento in cui questo è stato tanto clamorosamente riconosciuto.

IL GRUPPO ARTISTICO VISTO DI LATO.
IL BASSORILIEVO RELATIVO ALLA PROPAGANDA PER LA SILVICULTURA.

La grande sala dei concerti del Conservatorio di Milano raccoglieva più di un migliaio e mezzo di persone. Era una folla varia ed entusiasta, che prese alla festa attivissima parte. Sul palco, ove dominava illuminato in trasparenza lo stemma del Touring, era l'intero Consiglio e Collegio dei Sindaci dell'Associazione, con molti ex-consiglieri ed ex-sindaci, col Direttore Generale comm. Federico Johnson, il Prefetto sen. Panizzardi in rappresentanza del Presidente del Consiglio dei Ministri, il Sindaco senatore Greppi, il cav. uff. C. Rossetti per il Ministro delle Colonie, il comm. ing. Zanelli, per il Ministro delle Finanze, il nob. ten. gen. Carlo Porro per il Ministro della Guerra, il comm. prof. Ronchetti per quello dell'Istruzione, il comm. ing. Sassi per quello dei Lavori Pubblici, l'avv. Barzilai per l'on. Boselli: Primo Segretario dell'Ordine Mauriziano, il comm. Oliva per la Deputazione Provinciale di Milano, il senatore Giuseppe Vigoni per la Reale Società geografica italiana, il C. A. I. e la Società Italiana di Esplorazione in Africa. Erano inoltre presenti i senatori Pirelli, Esterle, Canzi, Mangiagalli, Mangili, Majnoni, Perucchetti, il senatore Celoria che rappresentava la «Dante Alighieri» e la «Lega aerea nazionale» il senatore Pio Foà, per la Commissione Reale per l'educazione fisica. Erano pure presenti i rappresentanti dell'Istituto geografico militare, ten. col. Caviglia; del T. C. germanico, Meyer; del T. C. di Francia, comm. Gondrand; dell'U. V. I., avv. Robutti; della Camera di Commercio e della Lega navale, di moltissime altre Associazioni ed Enti, numerose personalità cittadine, 120 consoli e capi consoli del T. C. I. venuti dal di fuori e fra essi, assai festeggiato, Olindo Guerrini.

Al suo apparire nella sala, L. V. Bertarelli, venne salutato da una lunga entusiastica acclamazione.

Il cav Vigliardi Paravia, segretario del

Consiglio, lesse il lunghissimo elenco delle adesioni, che si dovettero riunire in gruppi, e qualcuno dei telegrammi, tra cui quelli di S. E. Giolitti, di S. E. Credaro, dei senatori Golgi, Cavasola e Ponti, del senatore Blaserna per l'Accademia dei Lincei. degli on. Boselli, Romanin-Jacur, Cabrini, Bissolati, che riportiamo:

« Sono lieto inviare la mia cordiale adesione alle onoranze che ad iniziativa di codesto on. Consiglio Direttivo saranno rese domenica ventura al comm. Bertarelli, benemerito Vice-direttore Generale del Touring Club ».

Giolitti.

« Inviole mia cordiale adesione onoranze che saranno degnamente tributate commendator Bertarelli Vice-direttore generale Touring la cui opera è grandemente benemerita per lo sviluppo del turismo e l'educazione fisica in Italia e per la miglior conoscenza del Paese. Ho delegato a rappresentarmi il Provveditore degli studi ».

Credaro.

« Dolente che impegno accademico mi renda impossibile mio personale intervento alla solenne manifestazione di domani in onore dell' illustre comm. L. V. Bertarelli invio la mia cordiale adesione a tali onoranze. Sono lieto dell'occasione per esprimere la mia ammirazione per il benemerito Vice-direttore convinto che per la sua opera illuminata esso meriti la riconoscenza di quanti amano il nostro Paese ».

Senatore Golgi.

« Impedito attestare personalmente la mia vecchia, costante ammirazione commendator Bertarelli per l'attivissima e altamente meritoria opera sua delego amico Lepetit portare nella solenne festa di domenica anche il mio entusiastico plauso e augurio che la nostra Associazione prosegua con sempre crescente successo le sue patriottiche azioni ».

Senatore Cavasola.

« Dolente molesta indisposizione vietimi intervenire solenni onoranze commendator Bertarelli ad esse mi associo con senso memore amicizia e antica ammirazione. Applaudo sua genialità operosità informata alti ideali educativi fervida sollecitudine per prosperità e grandezza della Patria ».

Ettore Ponti.

« Accademia dei Lincei ammirata dell'opera intensa benefica per l'Italia derivata dalla sapiente attività comm. Bertarelli Vice-direttore benemerito del Touring Club Italiano si associa alla plebiscitaria manifestazione di gratitudine del Paese per l'insigne suo cittadino ».

Blaserna.

« Plaudo onoro nell'opera del Bertarelli una meravigliosa vittoria di pensiero, di energia, e una splendida asserzione di italianità ».

Paolo Boselli.

« Le benemerenze del comm. Bertarelli meritano giustamente le onoranze alle quali mi associo con tutta l'effusione del mio cuore ».

Romanin-Jacur.

« Turista appassionato sento di compiere semplicemente un dovere, del resto graditissimo, aderendo alla manifestazione di gratitudine per Luigi Vittorio Bertarelli, che serve il Paese nostro in così degne forme ».

Angiolo Cabrini.

« La prego di tenermi aderente ai festeggiamenti in onore di Luigi Vittorio Bertarelli, al quale va la riconoscenza non soltanto dei Soci del Club, ma anche di tutti gli italiani ».

Bissolati.

(fotografie Aragozzini).

IL GRUPPO ARTISTICO POSA SUL PIEDISTALLO CHE RACCHIUDE LE SCHEDE DI ADESIONE DI 40.000 SOCI.

Hanno telegrafato inoltre i seguenti senatori: Passerini, Camerini conte Giovanni, Tommasini, Lüstig, Lamberti, Bertetti, Maggiorino Ferraris, Manassei, Generale Viganò.

Hanno aderito altresì circa 100 Deputati, tra i quali gli onorevoli Bettolo, Bianchini, Chiaradia, Artom, Baslini, Taverna, Crespi, Odorico, Morando, Meda, Di Scalea, Da Como, Raineri, Lucchini, Cottafavi, Rampoldi, Pacetti, Scalori, Morpurgo, Rubini, Arrivabene, Foscari, Samoggia, Battelli, Cappelli, Teso, Rava, Marangoni, Orlando, Lucifero, Fornari, Bignami, Soderini, Niccolini, Belotti.

Hanno aderito i Prefetti di Alessandria, Torino, Napoli, Vicenza, Ravenna, Firenze, Bergamo, Macerata, Piacenza, Lucca, Reggio Calabria, Girgenti, Arezzo, Cuneo, Roma, Parma, Aquila, Messina, Caltanissetta, Verona, Genova, Padova, Cosenza, Trapani, Ferrara, Perugia, Brescia, Belluno, Ascoli, Cagliari, Venezia;

tutte le 69 Deputazioni Provinciali del Regno e quasi tutti gli Uffici Tecnici Provinciali;

circa un migliaio di Sindaci, dai reggitori delle metropoli nostre agli amministratori dei più piccoli Comuni perduti fra le nostre Alpi o nei nostri piani;

i Comandanti di 12 Corpi d'Armata;

i Comandanti di 20 Divisioni Militari;

i Comandanti in Capo delle Squadre e dei Dipartimenti Marittimi di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto;

i Comandi di molti Istituti Militari;

i Corpi del Genio Civile e molti Uffici Tecnici speciali;

i Circoli Forestali;

50 Camere di Commercio;

i Touring Clubs di Francia, Svezia, Austria, del Belgio (di cui il Bertarelli è da molti anni socio d'onore), dell'Inghilterra, del Lussemburgo, d'Olanda, di Germania, di Grecia;

Il Consiglio Centrale della Lega Internazionale delle Associazioni Turistiche, l'Unione Velocipedistica francese, l'Unione Velocipedistica Belga, l'Unione Ciclistica Internazionale, gli Automobile Clubs di Francia, Svizzera, Russia, Spagna, Inghilterra, Germania, Belgio, Ungheria, Baviera, l'Unione fra gli industriali germanici in automobili, l'Associazione Internazionale degli Automobile Clubs riconosciuti, l'Automobile Club Imperiale di Russia, molti Automobile Clubs regionali tedeschi e francesi; il Reale Automobile Club d'Inghilterra, l'Associazione Regionale degli Automobile Clubs di Francia;

tutti gli Automobile Clubs regionali italiani e tutti i principali industriali del Ciclo e dell'Automobile d'Italia;

molte Biblioteche e Società di coltura;

200 Presidenze d'Istituti: Università, Licei, Istituti Tecnici, Ginnasi, Accademie, Istituti e Scuole d'arte;

29 Sezioni del Club Alpino Italiano, la Società Alpinisti Tridentini, (che con un patriottico telegramma partecipò la nomina di L. V. Bertarelli a suo socio onorario), la Commissione per la Guida dei Monti d'Italia del C. A. I.;

i Delegati italiani della carta mondiale al milionesimo riuniti a Congresso a Parigi;

l'Istituto Geografico De Agostini;

24 Comitati della «Dante Alighieri» e il Consiglio Centrale;

30 Comitati e Comandi di Volontari Ciclisti e Automobilisti;

12 Sezioni della Lega Navale Italiana;

circa 100 Associazioni Sportive Italiane;

30 Associazioni d'incremento locali diverse;

circa 1000 Consoli del Touring;

un gran numero di giornali, persone ed Enti, che sfuggono ad un qualsiasi raggruppamento e che purtroppo non possiamo individualmente elencare in questa sede. I consoci inviarono *quarantamila* schede di adesione alla festa.

Terminata la lettura delle adesioni, che destò una profonda impressione poichè stabilì senz'altro la portata magnifica della festa, il cav. Vigliardi dà la parola all'oratore designato, a Giovanni Bertacchi che, accolto da una prolungata ovazione, inviato un caldo ed applaudito saluto ad Olindo Guerrini, inizia il suo dire rievocando l'opera svolta dal Touring e la parte che Bertarelli vi ebbe.

La poetica parola di Giovanni Bertacchi scolpisce la storia del ciclo, l'avvento del motore, e con un volo lirico egli dice come tanto corse il veicolo, che si dimenticò della terra; e il grande smemorato si trovò d'un tratto a mezz'aria, ma con pronte le ali per reggersi in quella distrazione aerea, come il poeta ha pronte l'ali del canto per mantenere nell'alto il suo pensiero: è nata l'aquila umana!

Il Poeta, proseguendo, sempre seguìto dalla più intensa attenzione del pubblico, che più di una volta scoppia in applausi, fa una lirica evocazione della strada e del compito per essa svolto dal Touring e dice come nacque e si maturò il disegno di federare fra loro tutti quei figli della vita camminanti o correnti ai loro salutari diporti, disegno attuato dal Touring. Ed allora, su quelle migliaia di uomini dissociati dal bisogno del moto, affidati per una parte alla natura immensa e per l'altra al loro intimo essere, fu invocata una cosa che stesse fra la natura e l'uomo disperso; fu invocata la Patria; il Poeta leva alto un inno trionfale alla Patria: l'Italia. E così prosegue:

«Conoscere tutta la Patria! Ed è su queste parole che io amo rivolgermi a voi, o Luigi Vittorio Bertarelli; io vi strappo, forse un po' riluttante, alla compagine del Sodalizio di cui palpitate e vivete per contemplarvi più da vicino, come un simbolo vivo di quello. Cresciuto alla scuola della grande metropoli, amo le moltitudini operose e i singoli valorosi; e questi io esalto tanto più, quanto più sanno accogliere in sè tutta una somma di uomini. Voi culminate oggi al fastigio di un'opera che si crea di innumeri consensi e di innumeri volontà; e voi lo sapete, e voi sentite che da ciò non è menomata la gloria vostra, come la vetta non perde del suo splendore se anche la luce se ne propaghi giù per i fianchi del monte. Io mi rivolgo ora a voi, perchè in voi questo compito di conoscer la Patria vibra tradotto in virtù operosa, in energia vigile e consapevole, efficace nei mezzi, risoluta nei fini.

Bello è l'emblema del gran Sodalizio: un'esile ruota che va e dentro la ruota il tricolore, piegato dal vento: vento delle montagne, vento delle marine, vento creato dal moto stesso dell'uomo. Ma voi non siete in quel vento; voi procedete adagio lungo le tacite strade, tutte spiandole, misurandole tutte, perchè altri vi abbia più sgombra la corsa e più pronta la gioia: voi siete un viandante nuovo, pioniere insieme ed esploratore, artista di un'arte più utile che

gloriosa, e copiate punto per punto la Patria, per darla in sintesi nuova ai fratelli. Per opera vostra ci è entrata in casa l'Italia. Eccolo l'atlante del nostro Paese: rilievi di monti, ombre di valli, righe azzurre di fiumi, esili venature di vie. Tutte le nostalgie possono riconoscervi i loro angoli cari, tutti i ricordi i loro nidi, tutti i sognati ritorni le loro dolcissime mete. Il grande poema compiuto fa più vicino e più intimo a noi il senso originario della schiatta; aiuta nelle anime nostre la certezza della Patria unità, soccorre al desiderio natìo, di trapassare sognando così, a sbalzi, come le vette, continui, come le fiumane, comunicando ai luoghi diversi una sola atmosfera di amore. E intorno all'opera madre il pullular delle minori: i paesaggi italici avvicinati al nostro desiderio, anticipati al nostro pensiero, miniati dai processi della luce, postillati dal canto dei poeti, nitidi, vivi, ammaliatori; gli ordegni della corsa e del volo, nei loro satanici involgimenti, torsi e membra di titani favolosi, arterie e muscoli di creature faticose, e gli scafi d'acqua e le navicelle da aria e i pattini di acciaio e di legno che portarono Nansen agli approcci del polo; e che un giorno, forse, saranno talari pel cielo; tutta la scienza e tutta l'arte del moto, giù fino al breviario del cantoniere che provvede agli stradali e ci saluta al passaggio, tutta una letteratura dettata da sani intelletti, che viene immediata dalla vita e che domani sarà vita ancora. O Luigi Vittorio Bertarelli, questa è grandezza feconda, che scende, come il buon sole, alle umili cose, anche alle ghiaie della strada, che congedatosi appena da chi vola nell'alto, si ricorda del rude bracciante curvo alle pazienti fatiche. Così il Sodalizio fiorente che si era avviato per conoscere, si trovò ad un tratto a creare, a lavorar di consiglio e di opera per le nuove integrità del Paese. I padri lo hanno ricomposto combattendo; gettaron da regione a regione tali vincoli di valore, di amore e di destino, che un giorno la gigantesca impresa apparve finita, quasi finita; ma ciò che fu per essi la fine non era che un principio per noi; essi ci trasmisero l'Italia come uno schema terribile di creazioni ulteriori; il solo conservarla si riduceva, quasi, a un ricrearla ogni dì. E bisognò guardare con sereno coraggio, non solo a quel che fossero le genti riscattate, ma anche le terre medesime su cui le genti vivevano: e mentre gli istituti e gli uomini movevano con le culture e le industrie all'ulteriore conquista della Patria, e nuove energie si rivelarono per tutto, a saggiarne, a lavorarne, a fecondarne le plaghe, non fu piccola gloria per il Sodalizio del moto l'essersi indugiato esso pure a spiar qua e là per le terre quale utile ufficio potesse compiere ancora. Ed esso vide, guardando più di un paesaggio stupendo contaminato o guasto dall'usura o dall'incuria dell'uomo; vide i versanti dei monti denudati dalle foreste primiere, scoscendere in grigie ruine, striarsi di lividi valloni, minacciare le sottostanti ubertà. Lo prese, allora, un accorato amore di quelle bellezze morenti, un pensoso dolore di quei tristi sfaceli, e gli parve che qualcosa delle scissure antiche perdurasse ancora alla Patria, finchè le squallide frane dividessero e insidiassero i suoi terreni così; gli parve che ancora pur nell'interno della nostra contrada non tutto fosse compiuto il voto del poeta: non sia loco ove sorgan barriere fra l'Italia e l'Italia, mai più!

L. V. BERTARELLI, COLTO MENTRE SI RECA ALLA CERIMONIA IN SUO ONORE.

Da allora il Sodalizio predicò e propagò il nuovo vangelo per il bosco e per il pascolo: la fede d'Italia, volgendo dai campi eroici agli scopi della unità raggiunta, fu investita così in una rigogliosa visione di selve rinnovate sulle giogaie delle montagne che contenendo e governando le acque proteggessero le arature e le semine remote, istituissero comunioni feconde fra le più disparate regioni del nostro Paese».

Passa quindi il Poeta ad esaminare quali sono i mezzi con cui si esplica ed i risultati che consegue l'opera affratellante del Touring, dopo di che nuovamente si rivolge al Festeggiato:

L'ASPETTO DELLA GRANDE SALA DEI CONCERTI DEL CONSERVATORIO DI MILANO, MENTRE PARLA BERTARELLI. *(fot. Strazza)*

« O Luigi Vittorio Bertarelli, se la stessa grandiosa opera vostra quasi dovesse sparire come assorbita da tutto questo chiarore di anime, voi certo non ve ne dorreste, voi sapete che nulla è più bello di questo sparire così, poichè tale sparire non è che un rivivere in tutti. Ed è per questa moltiplicazione di vita che vi brulica intorno, che io oggi saluto in voi l'intiero Sodalizio del moto. Oh, io per me non sono altro che un nulla sognante e parlante; io sono uno che passa: ma se l'aver tentato il peana e l'elegia de' sensi nel cospetto e nel contatto della natura, se l'avere adorata la neve e amata sulla neve la slitta come una nomade dimora, voltandomi indietro a vedere se una sfilata di fratelli seguisse, se l'aver congiunto in un unico amore secondo il canto accorato del poeta, l'abete del balzo retico e la palma del lido lilibeo può essere titolo sufficiente a che io vi parli così, lasciate che io vi saluti per tutti i brindisi celebrati sui monti, alle mense improvvisate nel sole o dentro gli alberghi solenni o dentro i dispersi rifugi: per tutti i dolori che in quegli oblii si tacquero, per tutti gli amori che nacquero da quegli incontri, per le esultanze del conoscersi e per le mute parole dei commiati; lasciate che io saluti in voi l'intiero Sodalizio del moto per quante volte, dalle cime o dai mari oltre la nostra terra adorata noi guardammo da eguali e da liberi le terre delle genti straniere e il fascino dei climi sconosciuti si mescolò nelle anime nostre al murmure santo delle buone aure native.

Quando, giovinetti, dal cuor della valle si saliva alle ripide creste e si sostava per il breve ristoro tra le roccie e i nevai, era un giocondo trastullo per noi levare dal cannocchiale la lente, raccogliere traverso il vetro convesso i raggi del sole e veder come la timida neve si stemperasse a quel fervido bacio: per tal modo lo stesso cristallo che ci accostava le distanze commoveva in tenerezze di tepore l'assiderato elemento. Così per il tramite degli occhi, così per i meati tutti de' sensi, noi vogliamo che penetri in noi l'aperta bellezza del cosmo tramutata in calore: noi vogliamo i disgeli dell'anima; alle magnificenze spesso terribili del creato vogliamo opporre la tenerezza gagliarda del nostro palpito umano, l'iridato barbaglio del nostro sogno, il pianto, sì, il pianto virile delle nostre pupille inebbriate. Avanti, per tutte le strade del mondo; per le strade della terra, dell'acqua e dell'aria; avanti per le arene riarse e per le roccie friabili, sulla soffice neve e sul ghiaccio indurito. Non per nulla noi ci veniamo avvezzando a camminar tanto sul gelo: un'arcana seminagione si compie dovunque passi la vita. Come l'esploratore del Nord al tornare di mesi più temperati vede con meraviglia commossa tutta una flora viva spuntare tra il bianco, la sassifraga gialla, la miosotide azzurra, figlie d'un tacito aprile maturato là sotto, così quel che avremo seminato germoglierà, sboccierà: e noi, rifacendo un giorno il gelido cammino percorso, stupiremo di quella inattesa fiorita e grideremo col grido d'una fanciullezza rinata: — È primavera, fratelli, è primavera! »

Una vera ovazione saluta la fine del discorso di Bertacchi. Una commozione profonda ha preso tutto l'uditorio, soggiogato, immerso in una vera stupefazione, da cui si riscuote quasi reagendo su di sè stesso cogli applausi. Dopo di che il comm. Johnson, pure applauditissimo, consegna ed illustra il dono, che è stato decretato dal Consiglio direttivo e dal Collegio dei Sindaci a L. V. Bertarelli.

È questo una fine opera di scultura dovuta alla tecnica dello Stabilimento S. Johnson ed all'arte di Giannino Castiglioni. La fusione è in argento, il piedistallo in onice di squisita colorazione variegata.

Il potente nostro Sodalizio turistico è simboleggiato da un vigoroso cavallo alato, guidato da virile figura, simboleggiante l'azione grandiosa del Touring Club Italiano nel percorrere la via ad elevate mete.

Il gruppo è appoggiato sopra un piano

I CONVITATI AL BANCHETTO D'ONORE. *(fot. Aragozzini).*

ove si delinea geograficamente l'Italia nostra.

L'omaggio si completa, ed assurge a manifestazione unanime colla raccolta di oltre 40.000 schede di adesioni e riunite in volumi nel sostegno del simbolico gruppo, recante la dedica, in latino, che suona:

PER TE CUNCTA ROTIS MICAT
ELABENTIBUS ORA
ET PATET IPSA SUIS
NOTIOR ITALIA

e che è stata tradotta così:

« Per merito tuo colle scorrenti ruote è messo in luce ogni luogo. — E l'Italia stessa è resa più nota ai suoi abitanti ».

L'artistica opera porta nel basamento un fregio di puttini festanti, reggenti fasci di lauro, che s'intrecciano colla targa su cui sta il nome di Bertarelli; essi esprimono l'affratellamento di tutte le forze della grande Associazione nella festosa manifestazione.

In tre bassorilievi sono accennati la strada, il bosco ed il pascolo, per ricordare iniziative che Bertarelli suscitò e svolse con entusiasmo di sentimento fecondo di bene.

Il fregio racchiude la targa colla figura della Geografia, dedicata dal Touring ai benemeriti della Carta al 250.000, fra i quali il Bertarelli è il primo.

I diversi stemmi delle Regioni Italiane stanno sulla base marmorea, a ricordare i maggiori vincoli creati col Touring Club Italiano, mercè l'opera speciale ed intensa di Bertarelli.

L'opera d'arte scoperta da Johnson e così presentata viene ammirata.

Prende quindi la parola il Prefetto di Milano, senatore Panizzardi, che parla a nome del Governo. Rilevata l'alta importanza della cerimonia, egli dice come sia argomento della più grande compiacenza il fatto che il Presidente del Consiglio non abbia voluto restare estraneo alle feste che si tributano ad un cittadino, il quale impersona le più alte benemerenze del Touring. Letto il telegramma inviatogli dall'on. Giolitti; altri ne legge: uno è dell'On. Credaro ministro della P. I., l'altro, che solleva il più vivo entusiasmo anche per la inattesa notizia, è quello dell'On. Nitti ministro di Agricoltura, in cui questi annuncia che S. M. il Re, ha, *motu proprio,* nominato L. V. Bertarelli grande ufficiale della Corona d'Italia. Il Prefetto conclude facendo rilevare come l'opera del Touring si sia sempre esplicata e si esplichi ispirandosi, in tutti i campi toccati dal Sodalizio, alla più pura italianità.

Sorge quindi a parlare molto commosso, e invocando la benevolenza dei presenti pel suo eccezionale stato d'animo, L. V. Bertarelli.

Egli ringrazia il Prefetto per le inestimabili attestazioni portegli, e per l'alta onorificenza di cui volle essere tramite, ringrazia Federico Johnson, come amico e come rappresentante del Consiglio e dei Sindaci, promotori della festa e simbolo di tutto il Sodalizio che vi contribuì così cordialmente, ringrazia le rappresentanze presenti o aderenti, ringrazia il Poeta, Giovanni Bertacchi, la cui orazione è pel Touring una gemma splendente e a lui ripete il grazie per « aver dato alla Associazione nostra l'ornamento e la gloria del suo inno ».

Rievocato con felici tratti il lavoro compiuto dal Touring in tanti anni, ringraziati tutti i suoi cooperatori, esprime, con commosso accento la sua gratitudine per le onoranze tributategli, ma osserva che questa cerimonia deve dar luogo ad una interpretazione più larga, giacchè essa, per l'importanza raggiunta, ha un significato che non è soltanto personale.

« E giacchè udimmo della poesia — prosegue l'oratore — perchè non oserei, in tutt'altro, più modesto campo, per un istante, volare anch'io?

« Parrebbe ipotesi troppo ardita quella che nel compimento del suo secondo ventennio il Touring si fosse diffuso in tutta Italia, così come oggi lo è in Milano e in Torino? Ebbene, se così fosse, il Touring numererebbe allora più di un milione di soci. Ed io mi attardo un solo istante a pensare questo colosso quale centro meraviglioso di propaganda per la coltura popolare, per l'amor patrio, per le patrie industrie, pel benessere civile, per la formazione della coscienza nazionale.

« Questa è l'atmosfera ideale che aleggiò sempre, almeno in potenza, intorno al Touring. Questo è il pensiero per cui salì nell'estimazione pubblica. Questo è, in sostanza, il motivo per cui comprendo anche la festa di oggi ».

L'oratore, concluse applauditissimo, auspicando che l'augurio che egli fece di un Touring assai più potente, possa verificarsi per il benessere del Paese nostro.

Il discorso del Bertarelli, che chiudeva la festa, fu coronato da un'interminabile ovazione, con cui tutti i presenti espressero la loro viva soddisfazione, per aver assistito ad una cerimonia di carattere tanto simpatico e di significato così alto. Il Festeggiato ricevette poi, oltre all'omaggio del Personale del Touring, concretatosi in due doni, del corpo degli impiegati l'uno e degli addetti al Riparto Cartografico l'altro, le personali felicitazioni di quanti, numerosissimi, vollero rammentargli precedenti rapporti vicini o remoti di collaborazione o di fraternità turistica, che erano tuttora vivissimi o con evidente piacere rievocati, nella memoria di L. V. Bertarelli, il quale ha potuto una volta più constatare quanto ricca e salda sia la schiera di coloro, che sono stati guadagnati alla causa turistica dalla sua propaganda e che ne conservano e sviluppano con vero fervore i sani dettami.

* * *

La cerimonia ebbe il suo lieto epilogo in un grande banchetto la sera stessa nel Salone del Caffè Cova, con l'intervento di oltre 250 persone.

Alla destra del Comm. Johnson, che occupava il centro della tavola d'onore, sedevano Luigi Vittorio Bertarelli, il Comm. Carlo Rossetti, per il Ministero delle Colonie; il Generale nob. Carlo Porro, per il Ministero della Guerra, il Comm. Edoardo Sassi, per il Ministero dei Lavori Pubblici; l'Avv. Cav. Uff. Angelo Barzilai, in rappresentanza di S. E. Paolo Boselli, per l'Ordine Mauriziano; il Marchese Camillo di Soragna, per l'Automobile Club d'Italia; il Comm. Pietro Sperati, per la Deputazione Provinciale di Milano; il Senatore Giovanni Celoria, per la « Dante Alighieri » e la « Lega Aerea Nazionale ». Alla sinistra: il Senatore Carlo Panizzardi, Prefetto di Milano, in rappresentanza del Governo; il Senatore Emanuele Greppi, in rappresentanza del Comune di Milano; il Senatore Nob. Ing. Giuseppe Vigoni, per il Club Alpino Italiano, la Reale Società Geografica Italiana e la Società di Esplorazione Commerciale; il Poeta Giovanni Bertacchi; il Senatore Prof. Pio Foà, per la Commissione Reale di Educazione Fisica.

Sedevano inoltre alla tavola d'onore le Signore Johnson, Bertarelli, Vigliardi Paravia, Guasti, Moro, Binda, Rocca; il Comm. Giuseppe Gallignani, Direttore del R. Conservatorio Giuseppe Verdi; il Comm. Francesco Goudrand per il Touring Club Francese e il Sig. Meyer per il Touring Club Tedesco; il Ten. Col. Caviglia, per l'Istituto Geografico Militare; il Ten. Col. Giovanni Cattaneo, per il Comando del III Corpo d'Armata di Milano; il Cav. Enrico Perogalli, per la Sezione di Milano del C. A. I.; il Conte Emilio Morlacchi, per la Lega Navale; il Comm. Prof. Vittorio Alpe per la Federazione italiana dei Consorzi Agrari; il Cav. Uff. Riccardo Besana per la Camera di Commercio di Milano; il Magg. Carlo Piazza, per gli Aviatori Militari; il Cav. Uff. Michele Oro, della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, in rappresentanza della Delegazione Romana del T C. I.; il Cav. Massarani-Prosperini per la Sezione Veneta e del Garda dell'Associazione Movimento Forestieri; l'Ing. Giuseppe Lavezzari per il Consorzio delle Segnalazioni in Montagna; il Dott. Cav. Piazza per il Comitato della Vedetta del Monte Monarco; il Prof. De Agostini per l'Istituto Geografico De Agostini; l'On. Loero, in rappresentanza del Comitato Nazionale per la Difesa del Paesaggio e dei Monumenti Italici; il Cav. Avv. Robutti per l'U V. I.; il Ten. Col. di S. M. Carlo De Antonio; il Ten. Col. Mario Raffa, l'Ing. Cav. Uff. Italo Vandone, il Comm. Teresio Borsalino, nonchè i membri del Consiglio Direttivo del T. C. I., i Sindaci ed il Segretario Generale del Touring.

Erano presenti inoltre tutti i membri delle famiglie Johnson e Bertarelli, il Dottor Celestino Usuelli, l'Ing. Comm. Ettore Conti, il Rag. Comm. Enea Pressi, il Dott. Alberto Pirelli, nonchè le più spiccate personalità nel campo dell'industria, del commercio e dello sport; i principali Capi Consoli e Consoli del Touring tra i quali Olindo Guerrini per Bologna, Comm. Rostain per Torino, Bar. Ing. De Angeli per Napoli; A. G. Bianchi (*io Ciclo*) antico membro del Consiglio del T. nell'anno di fondazione, e la sua Signora; i redattori di tutti i giornali cittadini ed i corrispondenti dei più importanti d'Italia.

Riassumere tutti i discorsi pronunciati non è cosa facile, poichè ogni Associazione ebbe il suo interprete per esprimere a Luigi Vittorio Bertarelli i sentimenti di riconoscenza, di ammirazione e di affetto dei quali si è reso meritevole per l'opera sua instancabile e fervida in ogni esplicazione di energia riguardante il nostro paese.

Si ebbero così, dopo il brindisi affettuosissimo del Comm. Johnson, a nome del Consiglio del T., rivolto in modo speciale al fratello di lavoro, al compagno valoroso nelle battaglie per la conquista di nobili e sane idealità, il saluto del Senatore Prefetto Carlo Panizzardi, che riassunse efficacemente l'opera del Touring, dicendola inspirata ad un elevatissimo sentimento di italianità; dei Rappresentanti i Ministeri delle Colonie, della Guerra, dei Lavori Pubblici; del Senatore Emanuele Greppi, che accennò alla preziosa collaborazione del Bertarelli nei lavori del Consiglio comunale; del Senatore Vigoni, che annunciò, fra uno scroscio di applausi, la nomina di Luigi Vittorio Bertarelli a Socio onorario della Reale Società Geografica Italiana e della Società di Esplorazione Commerciale; del Senatore Celoria, per la Dante, del Ten. Col. Caviglia, Vice-direttore dell'I. G. M. che rilevò la partecipazione del Touring ai lavori dell'Istituto Geografico Militare, per la quale fu possibile un'indagine toponomastica di grandissimo valore per la cartografia nazionale; del Senatore Pio Foà, che ebbe parole entusiastiche per l'opera del Touring nel campo dell'educazione fisica, culminante nella recente costituzione del Comitato di Turismo Scolastico, l'esplicazione del cui programma è attesa con la più viva simpatia e col maggiore consentimento; del signor Meyer che, con frasi inspirate alla più schietta italianità, mise in evidenza i vincoli esistenti fra il Touring Club Italiano e il Touring Club Tedesco e annunciando tra applausi la nomina di Johnson e Bertarelli a Soci Onorari del D. T. C. porse loro i distintivi e una pergamena al Festeggiato. Applausi ebbe il conferimento della Grande Medaglia d'Oro dell'Automobile Club d'Italia fatto per acclamazione dal Consiglio di questo e presentata dal Vicepresidente Marchese di Soragna. Grandi applausi ebbe l'annuncio della nomina a Socio Onorario della Società Italiana degli Albergatori votata da quel Consiglio per acclamazione per la spinta efficace al turismo, e quella pure a Socio Onorario della Società degli Alpinisti Tridentini «che volle con affettuoso omaggio associare il nome del Bertarelli benemerito nel campo degli *sports* e della cartografia alla azione della Tridentina di ideale tutela delle Alpi Italiani». Poi Olindo Guerrini, tra uno scoppio formidabile di applausi che salutava in lui anche il poeta Stecchetti, si rese interprete dei sentimenti di devozione di tutti i capi consoli e consoli per il grande Sodalizio che essi rappresentano. Quindi parlò il Segretario Generale del T. Comm. Mercanti a nome di tutto il Personale del Touring, il quale ritrae quotidianamente da Luigi Vittorio Bertarelli un mirabile esempio di operosità e di fervore, ed assiste alla produzione di quelle energie di cui altri vedono la luce; egli chiuse inviando un saluto alla Madre dell'Uomo benemerito, che in questi giorni vive in tumulto di affetti e si accende di giustissimo orgoglio per l'omaggio che tutta Italia porge al figlio suo elettissimo. Infine, il saluto entusiastico del Cav. Carlo Sandoni, che recò l'omaggio dell'On. Luigi Rava, Presidente del Comitato Nazionale per la Difesa del Paesaggio e dei Monumenti Italici, e dell'Avv. Robutti, rappresentante delle Unioni Velocipedistiche italiana ed internazionale.

A tutti rispose, con parole che tradivano la profonda commozione dell'animo, Luigi Vittorio Bertarelli, mettendo in evidenza le benemerenze dei suoi Colleghi e, nell'impossibilità di dire di tutti, in modo speciale del Direttore Generale Comm. Johnson e dell'Ing. Cav. Alberto Riva, esprimendo profondi sentimenti di riconoscenza per questo omaggio che egli considera sopra tutto rivolto alla Istituzione. Ebbe pure un saluto sentito pel Prof. De Agostini, che collaborò alla preparazione della Carta d'Italia con fervore di artista e di scienziato; chiuse con l'augurio che il Touring Club Italiano possa raggiungere in un tempo non molto lontano il milione di Soci e diventare così il centro irradiatore di più poderose energie, intese allo sviluppo di ogni forma di educazione fisica ed intellettuale e ad agevolare agli italiani ed agli stranieri la conoscenza del meraviglioso patrimonio di bellezze artistiche e naturali della Patria nostra.

Gli applausi che salutarono la fine del discorso Bertarelli chiusero la memorabile giornata, che congiunse in una solenne affermazione di affetto l'uomo che ha dato alla nostra istituzione tutto il palpito del suo cuore e le più vivide scintille dell'intelletto suo e l'Istituzione stessa così giovane, così viva, così promettente.

Come viene portato a conoscenza dei **SOCI** in altra parte della presente Rivista, è stata istituita una nuova Categoria di soci chiamata dei **FONDATORI** della sede del Touring, alla quale possono passare tutti i soci annuali col versamento **DELLA** quota di L. **200** e i soci vitalizi col versamento della quota supplettiva di L **100** da effettuarsi alla **SEDE** del sodalizio oppure ad un ufficio succursale.

I soci fondatori della sede **DEL** Touring verranno segnalati nella Rivista, a titolo d'onore e benemerenza per aver voluto assicurare al **TOURING** una sede degna delle sue tradizioni e della sua opera avvenire. Inoltre riceveranno un' artistica targa-ricordo ed il loro nome verrà iscritto in modo perpetuo nella nuova Sede.

RINGRAZIAMENTO

Sono passati già parecchi giorni da quello memorabile della gran festa. Non si è ancor dissipato del tutto il senso di sbalordimento che mi premette allora pel grandeggiare inatteso, enorme di tanta affettuosa, ingegnosa, diversa, cospicua dimostrazione.

I miei Colleghi del Consiglio e i Sindaci che nella lunga comunanza di lavoro mi circondano del loro affetto, vollero generosamente far convergere su di me la luce di un'opera complessa che è frutto della loro intensa, cordiale cooperazione.

Sono venute da quarantamila consoci — quarantamila, cioè virtualmente, tutti! — dai più alti poteri dello Stato, da Enti che sono il fiore d'Italia, da prossimi e lontani o sconosciuti amici le adesioni, le lettere, i telegrammi a fasci. Mi furono presentati questi documenti della preziosa comunione d'intenti che è caratteristica del Touring, rilegati in quasi *cento* volumi in cui vado ora ricercando, come smarrito, le innumerevoli delicate sfumature in cui uno stesso sentimento di benevolenza e di simpatia può delinearsi.

Fui centro di cerimonie grandiose, il cui ricordo non potrà spegnersi nell'animo mio. Conservo come una reliquia unica il manoscritto della magnifica evocazione poetica di Giovanni Bertacchi. E preminente fra tutte, mi è rimasto, effigie concreta di queste manifestazioni, il superbo dono, di inestimabile valore artistico e morale, alla cui preparazione presiedette un tesoro di cure che poteva venire solo dal cuore.

Tutto ciò si assomma in un debito smisurato, di cui sento l'orgoglio e il peso.

Una indicibile commozione, profonda e tranquilla, si è impadronita di me per gradi, mano mano che dopo il gran giorno ho potuto meglio valutare quanto si fece intorno a me.

Le parole non mi servono a ringraziare la Collettività. Forse se potessi dire a ciascuno il pensiero mio nell'intimità, saprei farne sentire il calore. Ma mi è materialmente impossibile parlare o scrivere a ciascuno. Coloro che furono con me benevoli per la mia attività, non vorranno sottrarmi al lavoro pel Sodalizio — per quanto tempo? Essi mi perdoneranno se mi faccio forza, se rinuncio al piacere che avrei di mandare ad ognuno almeno un grazie personale.

Essi intenderanno bene che se il debito mio, è di quelli che non si possono e non si vogliono saldare, mi deve almeno esser concesso di mostrare la mia riconoscenza nel solo modo efficace che io possa.

Perciò a tutti Coloro che mi vollero far segno della loro bontà dico qui — in blocco — con effusione profonda: grazie. E, poichè i Consoci attendono la Guida d'Italia del T. C. I. — mi rimetto al lavoro.

L. V. BERTARELLI.

LA CONSEGNA DELLA BANDIERA DI COMBATTIMENTO AL DIRIGIBILE "CITTÀ DI MILANO,,

(*Fotografie Strazza*).

Il giorno 21 dicembre 1913 è stata consegnata alla superba aeronave costruita dall'Ing. Forlanini e donata all'Esercito dalla cittadinanza di Milano, la bandiera di combattimento offerta dalle Donne Milanesi. Fu madrina della bandiera la Duchessa Visconti di Modrone, Presidente del Comitato delle Patronesse della L. A. N., ed assistette alla cerimonia S. A. R. il conte di Torino, che rappresentava S. M. il Re. Le nostre fotografie illustrano il momento dell'innalzamento del tricolore ed il suo gaio sventolare a poppa dell'aeronave.

IL NUOVO PALAZZO DEL T. C. I.

IL Touring Club Italiano si prepara a battere le ali verso la sua sesta sede. Il linguaggio, adatto se altro mai nella nuova êra dell'aviazione, risponde anche al ricordo delle tappe gloriose che di dimora in dimora seguarono al Sodalizio la sua parabola ascendente.

« Nel novembre 1894 — raccontava due anni dopo A. G. Bianchi (*io Ciclo*) dalle colonne dell'*Illustrazione Italiana* — ci raccoglievamo in una cinquantina per gettare le prime basi dell'Associazione: una più numerosa seduta si tenne poi all'Hôtel Continental, e finalmente, prima che il 1895 suonasse, il Touring poteva dirsi costituito. La sua prima sede a Milano fu una modesta cameretta che serviva da anticamera, da sala di ricevimento e da ufficio ». L'annotazione del giornalista fondatore sarà in tutto rispondente alla curiosità del pubblico, quando il cronista d'oggi avrà aggiunto che la cameretta in via Rovello, n. 2 occupava una superficie di.... ventisette metri quadrati.

Pochi mesi erano trascorsi e si correva ai ripari contro la minaccia di asfissia prendendo in affitto l'ufficio, evidentemente non ancora sontuoso, di via Gabrio Casati, n. 4 — due camere, mq. 40 — dove il Touring rimase dal giugno 1895 all'aprile 1897. Le idee rampollavano senza interruzione, in quella primavera del Sodalizio, dal cervello dei soci fondatori: sempre nuove reclute accorrevano. Le due camerette erano sgomente di tanto passeggiar d'uomini sull'impiantito. Bisognava andarsene.

La terza sede fu.... una vera sede. Aveva il fronte in via Giulini, 2, e il Touring in quattro anni e mezzo di vita (aprile 1897 - settembre 1901) vi crebbe il suo spazio da 67 a 175 mq., scendendo negli ultimi anni anche a terreno, per un maggior respiro dei suoi impiegati nei locali.

Il quarto ufficio, diventato necessario agli inizî del secolo, quando già il Touring era popolarissimo per la modicità della quota, per la singolarità e per la ricchezza dei vantaggi offerti agli associati, conservava al Sodalizio le comodità di una residenza in luogo centrale — piazza Durini, n. 7 — pur ingrandendone l'area di oltre il doppio, e cioè da 175 a 360 mq. Caratteristico in questo periodo il fulmineo aumento dei soci: la palla di neve si faceva valanga, superava le più rosee previsioni del Consiglio Direttivo; il Touring trovava eco in ogni più remoto angolo della Patria. Chi può dunque stupirsi che quarantadue mila soci — tanti erano nell'estate del 1904 — accogliessero con orgoglio la notizia del nuovo sgombero e i dirigenti entrassero con un grande respiro di soddisfazione nella sede che il sodalizio tuttora occupa? La sede — consentendo l'uso di un palazzo armonico nella distribuzione dei locali e quasi triplicandone, fino dagli inizî, l'area (che da 1009 mq. è oggi cresciuta, compresi i magazzini non annessi, a 1420) — rendeva possibile la poderosa organizzazione dei varii uffici ch'è la virtù caratteristica di questo quinto e più lungo periodo di vita del Touring Club Italiano durante il quale il numero dei soci è salito da 42000 a 117000!

***

Le cifre e le date delle cinque sedi hanno un valore obbiettivo altissimo nella seguenza dei ricordi, perchè sono la risultante finanziaria e l'indice spirituale del lavoro compiuto da tutti i soci per la grandezza sempre più fulgida del Sodalizio. Così che ci è piaciuto metterle in fronte a questo novissimo atto di fede.

Guardiamo ora nel presente e affacciamoci all'avvenire del Touring. Il pellegrinaggio di casa in casa di affitto permise, abbiamo detto, una organizzazione sempre più poderosa dei servizi riguardanti i soci e una distinzione sempre più precisa delle varie attività turistiche nei nostri uffici. Organizzazione e autonomia che a loro volta creano al Touring una nuova necessità: la sede propria. Soltanto in una sede preventivamente subordinata ai bisogni esistenti e a quelli che si prevedono per l'avvenire del Sodali-

zio sarà possibile provvedere, oltre che al numero dei soci in aumento costante, alle nuove iniziative alle quali non si vorrà evidentemente rinunciare dopo i frutti raccolti dalle iniziative del passato.

In un edificio costrutto apposta per il Touring la razionale distribuzione degli ambienti, lo spazio geometricamente ben determinato, metteranno in grado la Direzione di accentrare idealmente i servizi ora così disgiunti da parere talora sconcordanti, pur rispettandone l'autonomia tecnica, sì come avviene negli uffici più moderni delle grandi case di commercio, ove la propaganda e lo svolgimento degli affari assumono fisionomia e organizzazioni inaspettate.

Trovare in un edificio già costrutto il modo di risolvere questo grave e impellente problema amministrativo era impossibile: epperò la Direzione si è convinta che la necessità di far costruire l'immobile era oramai matura. Gli studi per la nuova sede furono affidati al consigliere ingegnere Achille Binda, che vi dedicò e vi dedica graziosamente in modo degnissimo la sua personale competenza tecnica, tenendosi in assiduo contatto coi membri del Consiglio e col Segretario generale. Quegli studi, oltre che al criterio ben fermo e già ricordato di non dare il passo a nessuna mondanità nelle sale del Touring, rispondono a un duplice ordine di preoccupazioni immediate:

1° al bisogno di preparare un organismo internamente moderno e rispondente ad una

LA PRIMA SEDE DEL T.C.I. - VIA ROVELLO 2
(1 camera 27 mq.).

razionale economia nella distribuzione degli spazi per i singoli servizi.

2° alla convenienza di presentare esteriormente l'edificio in modo non fastoso, ma degno dell'ognor crescente importanza del Sodalizio e tale da concorrere al decoro di Milano, con l'abbellimento della nuovissima arteria in cui sorgerà.

La scelta dell'area fu difficile: si voleva restare molto prossimi al centro della vita cittadina, che è la Piazza del Duomo, non si voleva eccedere nella spesa. Dopo lunga attesa, un'occasione favorevole si presentò.

Il Municipio rese nel 1913 finalmente esecutivo il piano regolatore della così detta « trasversale di San Celso », che fu ora battezzata ufficialmente col nome di Corso Italia. Trattasi di una vastissima demolizione che taglia in un vecchio e compatto blocco di case divise da viuzze, una grande nuova arteria, il Corso Italia, larga 18 metri, lunga 200, che ha principio a 350 metri dalla Piazza del Duomo in prolungamento della grande Via Carlo Alberto e sbocca al principio del Corso San Celso. Alcune vie minori, ma pure importanti anch'esse e di nuova costruzione, porranno in comunicazione il nuovo Corso colle vie adiacenti.

L'immensa demolizione cominciò il 1° di ottobre scorso. Essa è quasi ultimata e comprende circa quaranta case: è uno sventramento che cambierà la fisionomia dell'intiero quartiere. Già una grande costruzione, come una gabbia di cemento armato, cominciò a

LA SECONDA SEDE - VIA GABRIO CASATI 4
(2 camere 40 mq.).

LA TERZA SEDE - VIA GIULINI 2 (175 mq.).

sorgere, destinata esclusivamente a grandi negozi e uffici fino al sesto piano, fin nella cupola d'angolo, la cui freccia toccherà i 45 metri d'altezza.

L'area acquistata dal Touring ha sessanta metri di fronte sul Corso Italia. Il futuro fabbricato formerà un isolato (con fronti oltre che sul Corso Italia sulla via Amedei e sulla futura via Barellai), di forma all'incirca di triangolo ad angoli smussati. Vi sarà perciò un'eccezionale possibilità di utilizzazione d'area, pur rispettando i regolamenti municipali d'igiene, e una gran ricchezza di illuminazione. Basta il dire che la fronte totale sulle tre strade è di metri 162.

L'area misura 1420 mq., dei quali ben 1260 saranno coperti dall'edificio e 160 serviranno per il cortile: ma neppure questi saranno inutili nella distribuzione dei locali perchè sotto il cortile vi saranno i carbonili e altri ripostigli, mentre gli alti e ariosi sotterranei in piena luce dell'edificio verranno adibiti agli usi più svariati di magazzini e depositi. La costruzione è di tale natura che i sotterranei (il nome non è molto proprio dato che per quasi due metri gli ambienti sono fuori terra) possono servire ad ogni uso. Vi trovò posto — e un posto bellissimo — anche la biblioteca.

Per fare posto al nostro nuovo edificio, si sono dovute abbattere ben dieci case, le quali coprivano una superficie di almeno 2500 mq. e avevano il volume di circa 45000 mc. Una di quelle case aveva anche un segno storico, vi era rimasta infitta una palla austriaca da cannone a ricordo delle Cinque Giornate del 1848: ma, per la buona fortuna del Touring e senza il minimo stralcio alla vera storia d'Italia, nessuno studioso, nessun conservatore di monumenti se ne accorse e la casa si potè quietamente demolire, come tutte le altre.

L'edificio salirà all'altezza di 22 metri sopra il piano stradale e avrà una cubatura di 31900 metri, avrà circa 250 grandi finestre.

Notevolissimo lo sviluppo delle aree, che si potranno utilizzare, come risulta dal seguente specchietto:

	Per il Touring	Da affittare	Totale
Nel sotterraneo . .	mq. 645.—	mq. 280.—	mq. 925.—
a terreno	» 700.—	» 150.—	» 850.—
al primo piano . . .	» 650.—	» 210.—	» 860.—
al secondo piano . .	» 440.—	» 410.—	» 850.—
al terzo piano . . .	» —	» 830.—	» 830.—
Totale	mq. 2435.—	mq. 1880.—	mq. 4315.—

Siamo dunque ben lontani dai 1420 mq. che il Touring occupa attualmente nella sede di via Monte Napoleone! E quando si voglia osservare che l'area, ora diffalcata nello specchietto destinata ad essere affittata, si potrà in avvenire e con tutta facilità unire agli altri locali del Sodalizio, si comprende che il nuovo edificio avrà veramente un carattere definitivo, permettendo le più audaci espansioni.

Sette scale, fra principali e di servizio, due ascensori e un montacarichi serviranno l'edificio; un locale verrà adibito a uso rimessa

LA QUARTA SEDE - PIAZZA DURINI 7 (360 mq.).

per il furgone automobile che il Touring già possiede.

In questo mese di gennaio si porrà la prima pietra: e nell'agosto del 1915 il nuovo edificio potrà essere solennemente inaugurato.

* * *

Grosso impegno finanziario quello che il Consiglio del Touring dopo ponderato esame e studio accuratissimo, si è assunto! Lo assunse però con la profonda sicurezza di avere il pieno consentimento dei Soci, che già nell'Assemblea del 1909 autorizzarono la costruzione di una sede sociale e diedero al Consiglio larghezza di scelta sulle modalità.

Non è qui il caso di ritornare su queste, già noto ai soci. Ma interessa sapere che per prudenza si è ritenuto di eccedere nella previsione dello sviluppo futuro, anzichè star troppo modesti. Guai, se fra dieci anni ci dovessimo trovare troppo ristretti!

Non si tratterebbe più — come fino ad ora — di cercare in affitto un nuovo ufficio, bensì di abbandonare la casa nostra, creata con spese, che diverrebbero allora sacrifici male oggi votati e fatti, perchè un decennio solo li avrebbe qualificati insufficienti.

La elasticità nella nuova sede sarà invece grandissima, tale da far fronte a lungo a qualsiasi più impreveduto sviluppo. E ciò si è ottenuto colla vastita dei locali d'affitto.

Per altro, vi è una immobilizzazione importante di capitali per ottenere questo risultato. Occorre investire nello stabile una ingente cifra. E se, dal punto di vista del reddito, questo non è un inconveniente (poco importa che il reddito venga da valori mobili o da stabili), vi è un inuegabile tributo — anche finanziario — in questa grande costruzione, alla maestà del Touring, al suo decoro di Istituto nazionale.

Noi sentiamo che, sotto questo aspetto, la stessa aspirazione di «essere questa cosa personalmente» nella grande nuova Sede sociale, che provammo noi del Consiglio studiandone i bisogni nuovi di decoro e di bellezza, questa stessa aspirazione sarà condivisa da moltissimi soci.

LA SEDE ATTUALE DEL T. C. I.

L'INGRESSO DALLA VIA MONTE NAPOLEONE.

Creare la sede è una necessità. Ma crearla con certe linee, con una tal quale grandiosità contenuta ma reale, far sorgere su di un'arteria milanese che diventerà tosto una delle principali, un edificio in cui abbia degno posto un Sodalizio nazionale, che è tra i maggiori nostri, tutto ciò esige di più, che non dare al nostro lavoro semplicemente degli ambienti più vasti degli attuali.

E qui nasce in tutti quelli che vogliono bene al nostro Touring, il desiderio di fare «qualche cosa».

Ma cosa, poi?

Il Consiglio ha pensato a uno slancio dei Soci come ad una soddisfazione personale offerta a ciascuno di essi, perchè possano contribuire alla grande opera e materiare in essa un po' di quella simpatia, che da lunghi anni nutrono pel Touring.

Due forme: una *utile e facile a tutti*, l'altra *ancora più personale*, nè del resto difficile.

È uno slancio che deve congiungere agli *ideali* i *concetti pratici*.

Di questi due elementi visse sempre il Touring; da essi

prese le forze. Solo coll'associazione loro potè crescere vivace e forte, sostenendo coi mezzi cercati in terra i proprî voli tendenti a regioni alte, se celesti è dir troppo.

La prima forma di intervento diretto dei Soci è per coloro che debbono fare da buoni padri o da buoni figli di famiglia il conto di cassa. Questi si facciano tutti e subito *Soci Vitalizi!*

Oggi debbono farsi Soci Vitalizi per un motivo nuovo, impellente e ben specificato, diverso e assai maggiore di quello che finora potè servire di richiamo. Si sa bene che diventare Soci Vitalizi è un'operazione finanziaria ottima, un mettere alla Cassa di Risparmio e questa non è una considerazione spregevole per chi deve fare dei conti di cassa; ma l'apprezzamento delle circostanze attuali, alla vigilia della costruzione di un palazzo del Touring è quello che vi deve decidere.

Senza il credito datoci dal nostro capitale, in cui i Vitalizi entrano per più che metà, non si sarebbe fatta la Carta d'Italia, non si potrebbe fare la Guida d'Italia.

Senza questo credito non si sarebbe decisa la costruzione di una sede così grandiosa, la quale oggi non soltanto risponde alla maestà del Touring, ma alle sue presumibili necessità future di espansione.

Ma questo passo implica una notevole immobilizzazione, che lascia una sproporzione non desiderabile fra il nostro tesoro immobilizzato nella sede e quello disponibile e più elastico in fondi pubblici, che come un fondo di guerra occorre sempre di avere libero per ogni iniziativa e per ogni eventualità.

Vorremmo poter mantenere tra la parte di capitale immobilizzato e quella liquida un più soddisfacente rapporto ed è sopra lo slancio dei Soci nel passare da annuali o da quinquennali a vitalizi in una misura diversa dall'usata con una prontezza e in una quantità che risponda al calore di questo appello, che il Consiglio ha fatto conto.

Dobbiamo, con l'introito delle quote di un gran numero di nuovi vitalizi poter pagare buona parte della nuova sede, mantenendo quindi intatto l'attuale capitale in fondi pubblici.

Basta riflettere un momento a questo enorme vantaggio che senza alcun proprio sacrificio, ogni socio può fare al Sodalizio, che da lunghi anni si accaparrò la fiducia nella dirittura delle tendenze proprie nella larghezza dei servizi che rende, per decidere ciascuno a passare il piccolo Rubicone di meno che cento lire (*).

(*) Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando a diffalco delle L. 100 da pagare, se egli risiede nel regno, o delle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.

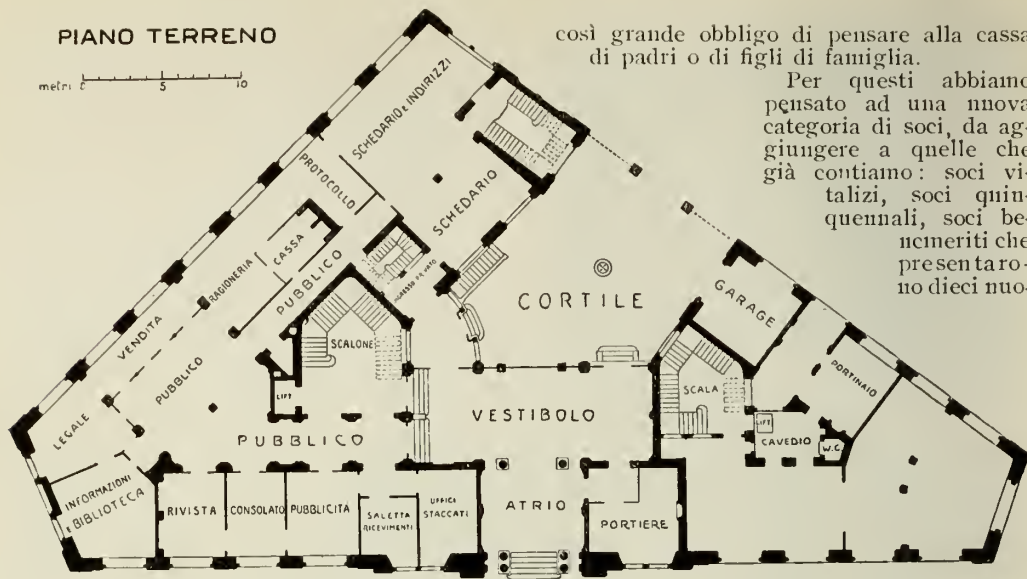
I soci quinquennali come è noto debbono dedurre dalle 100 lire di associazione l'importo delle annualità anticipate non ancora da essi consunte e quella dell'annualità in corso.

Chiunque quindi abbia solo da un giorno pagato la sua quota dell'anno

ALCUNI ASPETTI DELLA GRANDIOSA DEMOLIZIONE.

Perciò, Egregi Consoci, chiediamo che ciascuno di voi faccia al Sodalizio questo bel gesto, che gli conferirà maggior forza e a voi darà l'orgoglio di potervi dire davvero per la vita soci del Touring Club Italiano.

* * *

E ora la seconda forma:

Vi sono soci più fortunati, che non hanno così grande obbligo di pensare alla cassa di padri o di figli di famiglia.

Per questi abbiamo pensato ad una nuova categoria di soci, da aggiungere a quelle che già contiamo: soci vitalizi, soci quinquennali, soci benemeriti che presentarono dieci nuovi, soci benemeriti della diffusione della Carta d'Italia, ecc.

Saranno questi i « Soci fondatori della Sede » titolo simpatico e anche per il momento un poco pomposo, oggi che della sede non c'è che l'area, sulla quale si stanno demolendo antiche casupole e del nuovo palazzo soltanto in questo gennaio si porrà la prima pietra. Titolo che però sarà considerato con compiacimento, quando la grande mole sarà sorta artisticamente bella, utilmente grande e immane all'occhio del riguardante.

Il nome di « Socio fondatore della Sede » si riferirà presto ad un fatto poderoso.

E questo titolo sarà consacrato alla riconoscenza sociale nell'atrio o in una delle sale ove avrà accesso il pubblico, inciso in una o più grandi lapidi. Ad essi sarà anche presentata un'artistica targa di bronzo allusiva al compimento della nuova grande opera. Come si diventa « Socio fondatore della Sede? ». Come ci si può fregiare di questo titolo o-

PRIMO PIANO

metri 0 5 10

---

in corso non la perde, poichè questa gli viene computata in diffalco dalle 100 lire.

Per l'estero la quota di vitalizio è 125 lire ed i diffalchi relativi alle quote anticipate dai Soci quinquennali sono in base di 8 lire di annualità anzichè di L. 6.

LA NUOVA SEDE DEL TOURING CLUB ITALIANO - MILANO, Corso Italia, 10.

Progetto dell'Ing. Achille Binda approvato dal Consiglio Direttivo il 17 dicembre 1913

È aperta l'iscrizione dei **SOCI FONDATORI DELLA SEDE:** quota **L. 200**

Tutti i *Soci Fondatori della Sede* godranno l'associazione vitalizia e riceveranno una artistica targa di benemerenza e ricordo. Il loro nome verrà iscritto in modo perpetuo nella nuova Sede. Coloro che sono già Soci, per passare nella categoria dei *Fondatori della Sede*, se vitalizi versano il complemento di quota in L. 100; se quinquennali o annuali godono le stesse facilitazioni e riduzioni previste pel passaggio alla categoria vitalizia.

norifico che costituirà un'intima soddisfazione?

Semplicemente versando all'atto dell'associazione vitalizia 200 lire anzichè 100 (225 per l'estero), oppure versando nuovamente 100 lire da parte di chi è già socio vitalizio (tanto all'interno che all'estero).

È un omaggio che sarà fatto da una categoria di soci i quali apprezzano il significato di una sede che congiunga alla comodità dei servizi quel decoroso aspetto, che può in certo modo dare anche alla folla un concetto dell'importanza della nostra Associazione.

Giacchè sono proprio quelli che stanno col cuore e la mente più dappresso al Sodalizio, che ne misurano la portata presente e le speranze future, quelli che anche vorrebbero vederne l'esterno aspetto più nobilmente presentato, è giusto che questi stessi possano trovare modo di concretare in maniera significativa e pratica queste loro simpatie.

La sera in cui nella Seduta consigliare la Direzione annunciò questo suo pensiero il Consiglio unanime l'applaudì e poichè il Consiglio e i Sindaci pretendono di non essere secondi a nessuno nella dimostrazione e cominciarono senz'altro a scriversi in questo nuovo albo.

Ecco pertanto i nomi dei primissimi « Soci fondatori della Sede » :

Johnson Comm. Federico - Bertarelli Gr. Uff. Luigi Vittorio - Vigliardi Paravia Cav. Innocenzo - Zaffaroni Comm. Alfredo - Radice Avv. Cav. Uff. Felice - Moldenhauer Dott. Carlo - Badini Dott. Cav. Mario - Belotti Cav. Avv. Bortolo, Deputato al Parlamento - Bertolini Cav. Lorenzo - Binda Ing. Achille - Candiani Comm. Dott. Ettore - Colombo Prof. Ing. Giuseppe, Senatore del Regno - Gola Cav. Ing. Emilio - Guasti Cav. Avv. Federico - Mainoni D'Intignano Tenente Generale Conte Luigi - Mangiagalli Dott. Prof. Luigi, Senatore del Regno - Mangili Cesare, Senatore del Regno - Morando Conte Gian Giacomo, Deputato al Parlamento - Moro Cav. Rag. Piero - Pugno Cav. Uff. Ing. Francesco - Riva Comm. Ing. Alberto - Serina Cav. Dott. Gerolamo - Magnocavallo Cav. Rag. Camillo - Turrini Rag. Gino - Rocca Dott. Rag. G. B.

L'albo è aperto a tutti.

Avanti!

Esito di votazione fra i Soci del T. C. I.

Verbale di scrutinio delle schede di votazione per l'approvazione delle modificazioni alla Statuto, proposte all'assemblea generale straordinaria dei Soci indetta col referendum *che si è chiuso il* 15 *Dicembre* 1913.

Nella sede del Touring, oggi il 16 Dicembre 1913, alle ore 9.30, presenti i signori avv. cav. uff. Felice Pizzagalli, Capo Console di Milano, cav. Achille Negri e Vincenzo Miolatti, Consoli, ed i Sindaci: rag. cav. Camillo Magnocavallo, dott. rag. G. B. Rocca, rag. Gino Turrini; i Sindaci sottoscritti in obbedienza al disposto di cui all'art. 37 dello Statuto sociale, constatata l'incolumità dei suggelli stati apposti alle urne racchiudenti le schede pervenute a tutto il 15 Dicembre andante, procedono allo spoglio delle medesime e dànno atto col presente verbale dei seguenti risultati:

Votanti	21 088
Approvano in blocco le modifizioni proposte allo Statuto. .	20 607
Non approvano in blocco le dette modificazioni	395
Non approvano in parte le dette modificazioni	86

Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale vien chiuso alle ore 16, previa lettura ed approvazione.

I SINDACI	I SOCI PRESENTI
Rag. C. Magnocavallo	**Vincenzo Miolatti**
Dr. Rag. G. B. Rocca	**Avv. F. Pizzagalli**
Rag. G. Turrini	**Achille Negri**

PER IL TURISMO INVERNALE

La Commissione di Turismo Invernale ha definitivamente rinunciato, per quest'anno, all'organizzazione della quarta carovana, non essendole pervenute, dalle località interessate, in risposta al suo appello, proposte concrete e definitive che dessero affidamento di un esito soddisfacente, pel raggiungimento di quegli scopi pei quali si erano organizzate le carovane invernali.

Già è stato ripetutamente accennato a tali scopi, intesi a promuovere anche in Italia, ove abbondano nelle Alpi e negli Appennini località meravigliose adatte agli sports invernali, lo sviluppo dell'industria alberghiera, coefficiente principalissimo perchè gli sports medesimi possano fiorire, come è stato luminosamente dimostrato dagli albergatori stranieri, conoscitori profondi della psicologia dello sport, che vuole contrapposti ai disagi ed alle fatiche della vita all'aperto, i conforti e le comodità durante le soste ed i riposi.

Essi non hanno quindi esitato ad affrontare spese e sacrifici, ben sapendo che il pubblico avrebbe risposto con entusiasmo ai loro sforzi. Così è infatti avvenuto e così sono sorte stazioni meravigliose in località ove prima nulla esisteva, e centri di vita e di energie durante la stagione estiva sono rimasti tali anche nell'inverno, creando nuove sorgenti di lucro e di benessere alle popolazioni, efficacemente coadiuvati da Comitati e da Società locali.

Da noi nulla di tutto ciò è avvenuto, e siamo oggi press'a poco nelle stesse condizioni di alcuni anni or sono, quando si iniziarono, auspice il nostro Touring, i primi tentativi per la creazione di una stazione invernale permanente italiana.

Il pubblico ha bensì mostrato di comprendere tutta l'importanza della nostra iniziativa, rispondendo con sincero entusiasmo all'appello; ma gli albergatori nulla o ben poco hanno fatto perchè tale entusiasmo non avesse a diminuire; ed in luogo di introdurre nei rispettivi alberghi tutte quelle comodità e quel benessere, che sono il principale e più sicuro mezzo di richiamo della clientela, in luogo di studiare la possibilità di impianto di tutto ciò che serve ad agevolare l'esplicazione delle varie forme di sports invernali dovute alla inesauribile fantasia umana e alla fioritura sempre crescente di energie fisiche; in luogo di stimolare la creazione di nuovi facili mezzi di comunicazione tra i grandi centri di vita e le nostre vallate alpine, sono rimasti press'a poco inattivi, nella speranza che il pubblico avesse a ritornare spontaneamente là dove era già stato una volta, e limitarono l'opera loro alla diffusione di manifesti e di programmi nei quali era affidato alla sola Natura l'incarico di operare il miracolo di far deviare la corrente fortissima di coloro che passavano le Alpi per ritemprare lo spirito nelle salutari emozioni degli sports invernali.

In questa condizione dolorosa di cose, un nuovo tentativo è sembrato inutile alla Commissione, perchè non avrebbe servito ad altro che a mettere maggiormente in evidenza il poco spirito di iniziativa degli albergatori delle nostre vallate e la nessuna volontà loro di creare, con ben studiati mezzi di propaganda, una energica concorrenza ai nostri vicini d'oltr'Alpe, allo scopo di emancipare, anche nei riguardi dello sport e del turismo invernale il nostro paese dall'estero.

Giustizia vuole però si riconosca che a Ponte di Legno qualche cosa si è tentato e si tenta di fare da quel Comitato locale, alla cui iniziativa è dovuto l'impianto di due campi di sports in vicinanza del paese e al Tonale, nonchè l'organizzazione di un programma di corse di ski e di giuochi che in modo speciale si intensificheranno nella settimana dall'8 al 15 febbraio.

Ai Soci del Touring che desiderassero assistervi sono accordate considerevoli facilitazioni sul prezzo di soggiorno negli alberghi e di trasporto con automobili e slitte da Edolo a Ponte di Legno e al Tonale.

Noi vogliamo ancora sperare che il nostro monito non rimanga inascoltato ed abbia il potere di scuotere dalla loro inerzia le persone e gli enti interessati a che anche in Italia lo sport invernale possa affermarsi in modo brillante e duraturo, e di spingerli ad attuare quelle iniziative che consentano il raggiungimento dello scopo pel quale ci eravamo accinti alla organizzazione delle nostre carovane invernali.

Essi troveranno sempre nel Touring quella collaborazione che è solito dare con fervore di propositi e di energie a tutte le iniziative esplicate nell'interesse e per il bene del nostro Paese.

LA COMMISSIONE DI TURISMO INVERNALE.

CONSOCI PROCURATE NUOVI ADERENTI

Nel numero di Novembre della *Rivista* abbiamo succintamente riferito in ordine a quanto si è fatto all'estero in pro' dell'educazione professionale alberghiera, rilevandone, attraverso i programmi delle varie scuole istituite ed istituende, tutta l'alta importanza didattica ed educativa, sia nei rispetti dell'elevazione della classe, sia nei rispetti del divenire dell'industria come coefficente del turismo e del movimento dei forestieri. Abbiamo visto come la Svizzera, anzitutto, e poi la Francia, l'Austria, la Germania abbiano affrontato risolutamente il problema, per studiarlo nella sua intima essenza ed avviarlo sulla via della sua pratica risoluzione. Abbiamo anche visto come ad esso si siano interessate non soltanto le organizzazioni di classe, padronali o no, ma altresì i consessi commerciali ed amministrativi, non esclusi i Governi, che in taluni Stati vollero prendere diretta ingerenza nelle scuole professionali alberghiere sovvenendole di mezzi e sorvegliandole a cura di proprî Delegati.

ESERCIZI DI CONTI DI COSTO.

E non dovrebbe essere altrimenti. Il problema dell'educazione professionale alberghiera, infatti, forma parte integrante del più grande e complesso problema che abbraccia tutta l'educazione e la cultura popolare e professionale; di quel problema che il Ministro Nitti nel suo discorso di Muro Lucano enuncia come uno dei compiti della nuova legislatura, che Luigi Rava esalta nel suo po-

MODO DI PORTARE IL TOVAGLIOLO IN SERVIZIO.
(NELLE PRIME FOTOGRAFIE DA SINISTRA A DESTRA: DUE ERRORI GRAVI - NELLA TERZA IL CONTEGNO CORRETTO)

deroso discorso inaugurale dell'Università Popolare Milanese e che il discorso della Corona pone a base del valore di un popolo. « E poichè il valore di un popolo « del tempo moderno si commisura dal grado « della sua coltura, dobbiamo coi mezzi più « efficaci assicurare che l'istruzione popolare « sia rapidamente estesa a tutti i cittadini e « resa sempre più completa; che si intensi- « fichi l'insegnamento di arti e mestieri.... » Assennate parole alle quali il Touring Club Italiano colla progettata scuola per l'educazione professionale alberghiera si appresta a dare un reale contenuto di fatti.

* * *

L'organizzazione di una scuola professionale alberghiera in Italia non può essere troppo dissimile da quelle studiate ed attuate nei principali centri alberghieri dell'Estero. A mali identici, identici rimedi. Anche da noi, come all'Estero, sotto la pressione del sempre crescente movimento dei forestieri e del meraviglioso sviluppo turistico, il vecchio empirismo alberghiero tende a scomparire; l'albergo si trasforma; il piccolo ambiente famigliare va assumendo l'aspetto della grande officina con tutti i suoi meccanismi ed i suoi ingranaggi che solo mani esperte possono far manovrare. Ed esperti, ormai, non si può diventare se non attraverso un insegnamento tecnico appropriato al fine, dove teoria e pratica, completandosi a vicenda, portino l'allievo albergatore alla perfetta conoscenza, non solo di tutti i servizi dell'albergo, ma altresì dei bisogni e delle esigenze dei forestieri e dei turisti.

Il Touring Club Italiano non può tuttavia occuparsi di tutto il problema dell'educazione professionale alberghiera; ciò lo farebbe sconfinare dal suo stesso programma e lo porterebbe ad invadere il campo delle associazioni e delle organizzazioni di classe.

L'istituenda scuola del Touring — secondo il nostro modesto avviso — dovrebbe essere una scuola professionale per gli addetti agli alberghi e dovrebbe proporsi di preparare i giovani alla carriera loro destinata, migliorando la piccola industria alberghiera, specialmente in ciò ch'essa ha di attinenza collo sviluppo del turismo nazionale.

Delimitato così il compito del Touring, il programma della scuola istituenda si presenta assai semplice.

A noi manca, sopra tutto — come ebbe ad osservare il Gr. Uff. Luigi Vittorio Bertarelli — l'organizzazione, la pulizia ed il senso di quella ragionevole anticipazione di studi e di spese che si addimostrano necessari per il buon assetto di un albergo. Ben venga adunque, la scuola a ovviare a simili manchevolezze e istituisca un regolare corso di organizzazione alberghiera e insegni precise norme di servizio, di contegno, di morale e di igiene.

Distribuzione di ambienti, riscaldamento, illuminazione, sale da pranzo, camere da letto, cucine, bagni, latrine, gabinetti da *toilette*, rimesse per biciclette ed automobili, pulizia generale, riflettente l'esterno, i cortili, le scale, gli anditi, i locali, servizio in generale, prezzi e mancie, ecco altrettanti temi che vogliono essere svolti con rigore di metodo e con modernità di concetti, tenuti presenti tutti i nuovi portati dell'industria e della scienza, tutte le nuove esigenze di una clientela che va sempre più raffinandosi e tutti i bisogni della sempre crescente schiera turistica.

LEZIONI DI SERVIZIO.

« In Italia — ebbe a dire Luigi Vittorio « Bertarelli — pensando ai piccoli alberghi « le visioni di prima di pranzo e di prima del « sonno sono mediocremente appetitose ». Se ciò è purtroppo vero, in parecchi casi, come ognuno di noi viaggiando avrà potuto constatare, ecco la necessità di una scuola professionale bene organizzata, la quale, insegnando ai giovani la convenienza di migliorare gli alberghi ed il modo di migliorarli, tolga di mezzo tutte le cause della nostra inferiorità e del nostro discredito.

Ma non basta ancora. Altre deficienze si aggiungono a quelle già notate, primissime fra tutte la scarsa istruzione e, in generale, la nessuna coltura del nostro personale alberghiero. Per diventare buoni direttori, segretari, contabili, non basta iniziarsi come garzoni dopo essere stati rimandati all'esame di terza elementare, e passare automaticamente per tutta la trafila dei vari gradi; occorre una buona e soda cultura generale e una conoscenza il più possibile profonda delle lingue più parlate, a cominciare dalla propria. A ciò dovrà provvedere l'istituenda scuola professionale.

Non è nostro compito, in questo breve articolo di rivista, enunciare un completo programma scolastico. La Commissione miglioramento alberghi del Touring Club Italiano si è imposto tale dovere e lo saprà assolvere con quella competenza che tutti, dopo le manifestazioni a cui ebbe a legare il proprio nome — Camere d'albergo all'Esposizione di Milano, Concorso per progetti d'albergo alla Villa Reale, Albergo modello tipo alpino all'Esposizione di Torino — ben meritatamente le riconoscono.

Se, tuttavia, dovessimo esprimere un nostro timido parere, noi vorremmo che l'istituenda scuola professionale avesse a comprendere due distinti rami d'insegnamento. E cioè:

Parte generale: a) Lingua italiana; b) Lingue straniere (francese, obbligatorio; tedesco e inglese, facoltativi); c) Nozioni di aritmetica e di computisteria; d) Elementi di diritto civile e commerciale; e) Calligrafia e dattilografia.

Parte speciale: a) corrispondenza professionale; b) Contabilità alberghiera; c) Merceologia applicata all'industria alberghiera; d) Norme di servizio, di contegno, di morale e di igiene; e) Composizione di Menù e conti di costo; f) Conferenze di industria alberghiera comparata con speciale rilievo dei suoi bisogni nei rapporti dell'incremento turistico. E questo per incominciare, poichè, ognuno vede come altro possa occorrere. Geografia e Storia Patria, elementi di Fisica e di Chimica, Storia dell'Arte con peculiare riguardo alle regioni dove l'allievo dovrà svolgere in seguito la propria attività professionale, sarebbero ben utili e concorrerebbero a dare al nostro futuro albergatore ed a' suoi collaboratori quella completezza di cultura, la quale, saviamente usata, è il miglior modo per rendersi simpatici alla clientela ed invitarla al ritorno.

Un paese come il nostro, dove la natura e l'arte profusero tesori di bellezza e di ricchezza, dovrebbe veder raddoppiato il nu-

(fotografie Guigoni e Bossi)

LEZIONI DI CONTEGNO.
NELLE FOTOGRAFIE IN ALTO: POSIZIONI SBAGLIATE - FOTOGRAFIE IN BASSO: POSIZIONI CORRETTE.

mero dei propri visitatori. Se ciò non accade, se noi restiamo soccombenti di fronte alla concorrenza straniera, se dobbiamo con dolore assistere alla « emigrazione di tutto l'anno, ma specialmente estiva, ed autunnale » verso le stazioni turistiche e climatiche delle nazioni vicine, devesi in gran parte, oltre che alla deficenza degli alberghi, alla deficenza qualitativa del personale.

Migliorate il personale, educatelo, istruitelo ed avrete migliorato l'albergo. Quando il nostro personale alberghiero avrà acquisito, attraverso una sana educazione, quei sentimenti di proprietà, di pulizia, di igiene, di cortesia, che ora mancano a troppi, e questi sentimenti si saranno fusi, in un tutto armonico, colla bellezza delle nostre contrade, colla mitezza del nostro clima, colla naturale bontà di nostra gente, state certi che il movimento dei forestieri ed il turismo italiano attingeranno vittoriosi quelle cime da cui ci sospinge la trionfante concorrenza straniera. È dovere, pertanto, di tutti, l'assecondare il Touring Club Italiano, perchè esso possa raccogliere quel consentimento generale e spontaneo che è dovuto ad ogni iniziativa vantaggiosa per l'economia ed il benessere nazionale.

PROGETTO DI REGOLAMENTO PER UNA SCUOLA PROFESSIONALE PER GLI ADDETTI AGLI ALBERGHI.

1° — La « Scuola professionale per gli addetti agli alberghi », istituita in Milano a cura della « Commissione di Miglioramento Alberghi del Touring Club Italiano » si propone di preparare i giovani alla carriera degli Alberghi e di migliorare la piccola industria alberghiera specialmente in ciò ch'essa ha di attinenza collo sviluppo del turismo nazionale.

2° — La Scuola svolge il suo programma d'insegnamento in due corsi annuali con sei ore di lezioni settimanali.

Qualora se ne dimostrasse la necessità potrà istituire un corso preparatorio di un anno.

3° — Per ragioni di opportunità (non potendo gli albergatori privarsi giornalmente di tutti i loro giovani impiegati) le lezioni sono impartite: Nel 1° corso il lunedì, il mercoledì, il venerdì; nel 2° corso il martedì, il giovedì, il sabato.

LUCERNA. - LA SCUOLA PER GLI ADDETTI D'ALBERGO (LA CUCINA).

I corsi annuali durano dal 15 Settembre al 30 Giugno e le lezioni dalle 15 alle 17 di quei giorni.

4° — Il programma d' insegnamento comprende:

Parte generale: *a*) Lingua italiana; *b*) Lingua francese; *c*) Nozioni di aritmetica e di computisteria; *d*) Elementi di diritto civile e commerciale; *e*) Calligrafia e dattilografia.

Parte speciale: *a*) Corrispondenza professionale; *b*) Contabilità alberghiera; *c*) Merceologia applicata all'industria alberghiera; *d*) Norme di servizio, di contegno, di morale e di igiene; *e*) Composizioni di Menu, conti di costo.

Una serie di conferenze domenicali (facoltative) tratterà dell'industria alberghiera in generale rilevandone in modo speciale i suoi bisogni nei rapporti dell'incremento del turismo nazionale. La Scuola potrà istituire corsi speciali di perfezionamento e corsi completi di lingue straniere (inglese e tedesca).

5° — Al mantenimento della Scuola provvede il Touring Club Italiano col concorso di altri enti interessati.

6° — La Scuola è gratuita per gli italiani. Gli stranieri pagano una tassa mensile di L. 12.

Ogni allievo deve, però, pagare una tassa di iscrizione di L. 6, che viene restituita dopo il regolare compimento del corso biennale. Il materiale scolastico viene fornito dalla Scuola a prezzi di costo.

7° — Le domande d'ammissione alla Scuola — salvo casi eccezionali — devono essere presentate alla Direzione della Scuola entro il 5 Settembre di ogni anno. Esse saranno stese su apposito modulo fornito dalla Scuola e vistato dal padre dell'allievo o da chi ne fa le veci e dal proprietario dell'esercizio presso il quale il giovane è impiegato. L'accettazione degli allievi è demandata alla Direzione della Scuola, la quale non sarà tenuta a indicare le ragioni di ogni eventuale rifiuto.

8° — Per essere ammessi al I Corso i giovani dovranno possedere la licenza elementare e fornire la prova di essere stati almeno per un periodo di sei mesi addetti ad alberghi o ristoranti. Nessuno potrà essere ammesso al II Corso senza aver ottenuto la promozione del I Corso della Scuola stessa.

Nell' istituendo Corso preparatorio, invece, potranno essere accolti anche quei giovani che hanno conseguito la sola licenza elementare inferiore.

Sono ammessi — a giudizio della Direzione — i titoli equipollenti.

9° — Al principio dell'anno scolastico l'allievo riceve il regolamento interno della Scuola ed un libretto di controllo che dovrà, ogni fine mese, essere vistato dall'albergatore presso il quale l'allievo è impiegato. Le assenze dovranno essere giustificate per iscritto dallo stesso albergatore o dal padre dell'allievo. Le assenze ripetute e non giustificate e le mancanze disciplinari dànno diritto alla Direzione di espellere l'allievo. In tal caso la tassa di ammissione non verrà restituita.

10° — Alla fine di ogni anno scolastico l'allievo riceverà un attestato comprovante la condotta tenuta, la frequenza alla Scuola ed i voti conseguiti nelle singole materie.

Alla fine del secondo anno riceverà l'attestato di licenza.

11° — Gli allievi iscritti alla Scuola riceveranno, contro un deposito di L. 2,50, una spilla da portarsi in servizio colla indicazione che l'allievo stesso appartiene alla Scuola.

Dette spille dovranno essere restituite contro ritiro del deposito quando l'allievo — per qualunque motivo — lasciasse la Scuola.

La Scuola è diretta ed amministrata da un Consiglio di Vigilanza, composto:

Dal Presidente e da due membri della Commissione Miglioramento Alberghi del T. C. I.; da un rappresentante della Direzione Generale del T. C. I.; da un rappresentante per ognuno di tutti gli altri enti interessati.

Il Consiglio, così formato, potrà delegare — sempre sotto la propria responsabilità — parte delle sue attribuzioni ad un Direttore scelto fra i suoi membri o anche fra estranei.

Tutte queste cariche sono onorarie e non dànno diritto a verun compenso.

Solo il Direttore potrà essere stipendiato. Le cariche — fatta eccezione di quella del Direttore — sono annuali.

Spetterà ai singoli enti che concorsero a formare il Consiglio di Vigilanza a sostituire o riconfermare i propri membri scaduti.

13° — Tutti i membri del Consiglio di Vigilanza avranno il diritto di ispezionare personalmente la Scuola, e saranno tenuti a denunciare al Consiglio quei fatti che secondo il loro giudizio, sembrassero pregiudizievoli al buon andamento della disciplina e degli studi.

La nomina del corpo insegnante e la determinazione dei relativi stipendi spetta esclusivamente al Consiglio di Vigilanza.

14° — Tutte le deliberazioni del Consiglio di Vigilanza dovranno, per essere valide, riportare la maggioranza assoluta dei membri del Consiglio stesso. Il Consiglio sarà presieduto dal Consigliere più anziano di età.

Il Direttore della Scuola fungerà da Segretario del Consiglio e, quando non sia membro del Consiglio stesso, il suo voto sarà semplicemente consultivo.

16° — Il Direttore avrà diritto di far inscrivere negli ordini del giorno delle sedute consigliari tutte quelle proposte che reputasse opportune per il buon andamento della Scuola.

Spetta al Direttore di proporre l'accettazione, la reiezione e l'espulsione degli allievi. Redigerà pure circostanziato rapporto sui singoli insegnanti proponendone la riconferma o il licenziamento

17° — Il corpo insegnante, presieduto dal Direttore, dovrà in seduta plenaria di scrutinio finale, deliberare, su proposta dei singoli insegnanti, in ordine alla promozione o meno degli allievi. L'attestato di licenza dovrà però sempre portare oltre che la firma del Direttore, quella di un membro delegato dal Consiglio di Vigilanza.

18° — Il corpo insegnante dipende dal Direttore che ne regolerà gli orari e le funzioni. Qualunque provvedimento, però, a carico di un singolo insegnante dovrà ottenere l'approvazione del Consiglio.

19° — Alla fine di ogni anno scolastico il Consiglio di Vigilanza presenterà alla Direzione Generale del T. C. I. una relazione morale e finanziaria della Scuola aggiungendovi ed illustrando quelle proposte di miglioramento che reputerà opportune.

20° — Il Consiglio ed il Direttore si occuperanno, nei limiti del possibile, del collocamento dei giovani che avranno conseguita la licenza della Scuola.

LA CAROVANA DEL TOURING IN LIBIA

(Primavera 1914)

La Commissione preposta all'organizzazione della Carovana del Touring in Libia è stata ricevuta il giorno 9 da S. E. il Ministro Bertolini.

Il Vice-Direttore Generale del Touring, Gr. Uff. L. V. Bertarelli, espose al Ministro delle Colonie i criteri ai quali si informerebbe l'organizzazione della Carovana, che limiterebbe per ora la sua visita alla sola Tripolitania, rimandando il viaggio nella Cirenaica ad altra epoca, quando cioè sarà possibile, con una penetrazione nell'interno dell'altipiano, far conoscere agli italiani nei suoi vari aspetti anche questa parte della colonia.

Il Ministro Bertolini approvò pienamente il programma esposto nelle sue grandi linee dalla Commissione, assicurandola dell'entusiastico appoggio del Governo nell'organizzazione della Carovana del Touring, alla quale sarà riservata da S. E. il Generale Garioni, Governatore della Tripolitania, e da tutta la colonia, la più calorosa accoglienza.

Il Governatore anzi, già avvertito da S. E. il Ministro Bertolini, ha promesso la preziosa sua collaborazione nelle pratiche necessarie al lavoro di organizzazione e durante lo svolgimento del programma.

La Escursione è quindi definitivamente deliberata ed avrà carattere di penetrazione, poichè si spingerà probabilmente fino al Garian, allo scopo di visitare quella regione interessantissima sotto gli aspetti archeologico ed agricolo.

Naturalmente, in causa delle condizioni della colonia e del numero dei partecipanti che sarà indubbiamente rilevante, l'organizzazione dovrà avere carattere di *camping*, non essendo possibile offrire ai componenti la carovana quel conforto nei servizi logistici e di trasporto che essi potrebbero forse attendersi. La Commissione però farà tutto il possibile perchè l'escursione rivesta il maggiore interesse e la carovana possa ritrarre un giusto concetto della bellezza e della importanza dei luoghi che saranno visitati.

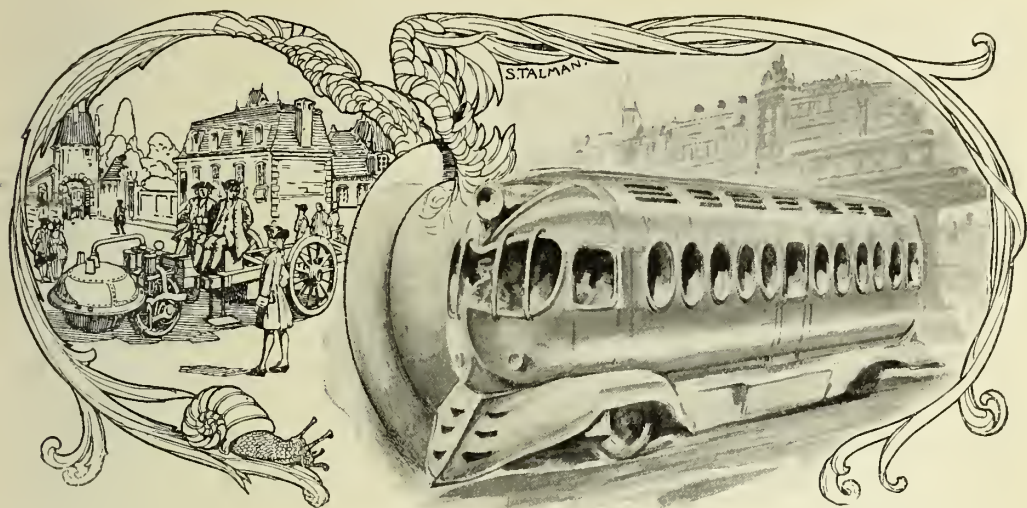
A giorni partirà per Tripoli il Cav. Tedeschi, con un altro membro della Commissione, per concretare, d'accordo col Governatore Generale Garioni, l'organizzazione della Carovana.

Siamo lieti intanto di poter presentare fino da ora ai nostri soci il programma della escursione che si effettuerà negli ultimi giorni di aprile e nella prima decade di maggio, avvertendo però che il programma stesso potrebbe eventualmente subire qualche lieve modificazione in seguito al sopraluogo del Cav. Tedeschi.

ITINERARIO DELLA CAROVANA.

1 giorno - imbarco a Napoli (nel mattino).
2 » - traversata del Mediterraneo.
3 » - arrivo a Tripoli (nel mattino) e visita della città.
4 » - escursione nell'oasi di Zanzur.
5 » - escursione nell'oasi di Tagiura.
6 » - viaggio e attendamento a Bugheilan (ai piedi dell'altipiano del Garian).
7 » - salita sull'altipiano e visita al Castello del Garian - attendamento.
8 » - ritorno e attendamento a Bugheilan.
9 » - ritorno a Tripoli
10 » - imbarco e partenza per Homs - visita alle rovine di Leptis-Magna - imbarco e partenza per Napoli.
11 » - traversata del Mediterraneo.
12 » - arrivo a Napoli.

Nel prossimo numero daremo precise informazioni sulla data della partenza, sull'itinerario, sull'equipaggiamento, sulla quota d'iscrizione, ecc. ecc.

La Commissione.

LE NUOVE TENDENZE DELL'AUTOMOBILISMO.

L'automobile, come complesso meccanico, si può ritenere abbia raggiunto, e già da qualche anno, una forma definitiva ed i suoi organi principali sono fissati come numero, qualità e disposizione entro limiti uniformi per tutti i diversissimi tipi e le marche più disparate. Non è più il tempo di grandi innovazioni e se ogni qual tanto si ha notizia di novità che si vorrebbe ne rivoluzionassero l'arte costruttiva, alla perfino devesi constatare trattarsi piuttosto di modificazioni di dettaglio, non di diverse concezioni d'assieme. Così l'avvento rumoroso d'anni fa del motore a cassetto di distribuzione, l'adozione da parte di molte Case della trasmissione a vite elicoidale, il più volte preannunciato cambio di velocità a liquido non rappresentano, in ultima analisi, altro che perfezionamenti costruttivi non destinati a diffondere maggiormente il veicolo perchè non capaci di portare un sostanziale aumento nel rendimento economico o di velocità o di potenza.

Per questo l'automobile da diverso tempo è rimasto, sempre nelle sue linee generali, quello che era: un mirabile congegnamento di organi opportuni e più o meno indovinati da costruttore a costruttore.

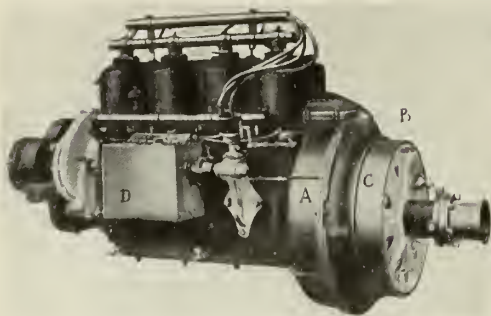
La concorrenza commerciale, la migliorata materia prima, la più affinata educazione tecnica, una più esatta concezione scientifica hanno però influito beneficamente ed hanno fatto progredire tutto il meccanismo migliorandone il dettaglio, semplificando, raggruppando, adottando dispositivi più adatti, rafforzando i punti deboli, eliminando le esuberanze e talvolta il non stretto necessario.

In ciò gli italiani si sono mostrati maestri e le vetture che sortono dalle nostre officine sono di una linea più armonica, dimostrano una genialità di applicazione e di compenetrazione mirabile ed i nostri costruttori, continuando una tradizione gloriosa, hanno in tal modo potuto migliorare quanto ancora è soggetto a migliore forma.

La ricerca e la cronaca dei piccoli perfezionamenti non è però facile per la necessità di dover analizzare al minuto i complessi telai onde poterne cavare quel dettaglio, talvolta infinitamente piccolo, tal'altra profondamente nascosto, che si stacchi ed abbia una lodevole fisionomia propria.

Gli schizzi accompagnanti questo articolo rappresentano schematicamente alcune piccole cose degne di rilievo, ma esse sono ben piccola parte di quello che sarebbe degno di segnalazione.

Pur essi nella loro modesta funzione danno chiara l'idea del progresso ottenuto e mostrano la verità del nostro asserto sia rappresentino il comodo di una capace cassetta d'utensili e di un confortevole poggiapiedi, sia mostrino la disposizione non necessaria e non utile di una sterza inclinabile a volontà, od, infine, assumano una specialissima importanza perchè dimostrano dal volante il comando di un cambio di velocità lo scambio degli ingranaggi nel quale è ottenuto mercè l'aria compressa.

Cose diversissime, ma tutte concorrenti, in grado umile od in misura più larga, a costituire un complesso meccanico di largo pregio e, se il cambio di velocità con manovra ad aria compressa rappresenta l'ultima novità della trasmissione del moto dal cambio alle ruote, le modificazioni normali sono ben più lievi. Non ancora riuscita la tra-

MOTORE CON DINAMO
AVVILUPPANTE IL VOLANO E PARTE DI ESSO.

smissione idraulica, abbandonata quella elettrica di cui il belga Jenatzi, recentemente caduto vittima della sua passione cinegetica, fu grande propugnatore, riconosciuta la deficienza delle catene con tempi poco buoni, è al cardano che spetta giustamente il primo posto, dopo aver conquistato i più riluttanti costruttori.

DAVANTI AL CONDUTTORE
NON MANCANO QUADRANTI D'INDICAZIONE.

Qualche cambiamento si nota nello snodo universale di cui sono segnabili i tipi a cuoio, giunto elastico ben noto ai meccanici per l'accoppiamento coassico di due macchine diverse specialmente se una di esse elettrica, e l'altro a molla un esemplare del quale bene riuscito è sulla Sizaire Berwick. Aumentata la sostituzione della vite senza fine alla corona dentata angolare e pure usata una dentatura a *chevrons* da parte di una vecchia e nota Casa francese.

Ma, lo ripetiamo, la differenza tra *chassis* e *chassis*, di Marca con Marca, sono da ricercarsi nelle piccole cose, nelle disposizioni felici, nelle concezioni talvolta ardite, sempre però di organi oscuri, di piccole cose sfuggenti all'osservazione comune. Chi ad esempio si avvede di tutte le mille belle cose che sono state studiate per la lubrificazione? Adottata universalmente l'oliatura sotto pressione, primamente introdotta da Belleville, si resero necessari numerosi organi di pressione, di distribuzione, di pulitura funzionanti perfettamente, un complesso cioè di cose sufficienti per occupare la genialità di ingegneri non oscuri.

Pur anche di ciò si è venuto a capo come di tante altre cose e come di tante altre si verrà a capo nel futuro.

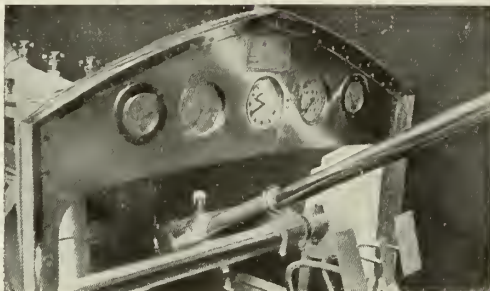
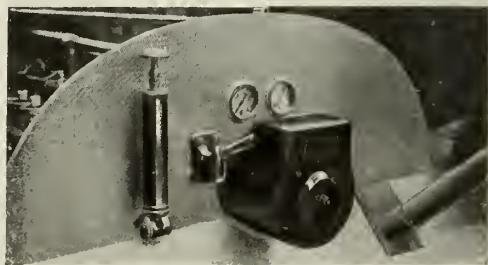
L'automobile, macchina perfetta sotto mille aspetti, vuole una attenta, vigilante cura; non permette riposi e non tollera esperimenti prolungati per la necessaria sua lunga preparazione e per il troppo veloce avvicendarsi delle stagioni, delle mode, delle fortune.

Ed è per questo che noi, che vediamo la mutazione lenta di tante e tante macchine pur più dell'automobili utili, non dobbiamo distogliere un solo istante lo sguardo da esso se, non vogliamo restare in ritardo e correre il rischio di non capire più qualche cosa.

Le caratteristiche generali dell'automobile dell'anno in corso poco si scostano di quelle dell'anno testè morto e su di uno *chassis* di acciaio stampato troviamo nella solita successione radiatore, motore, sterzo, cambio di velocità, differenziale, sospensione i cui tipi variano leggermente, ma sempre si riferiscono ai modelli precedenti.

È ormai quasi totalmente scomparso il radiatore di tipo *cloissoné* sostituito da per tutto con quello a cellule o con il vecchissimo sistema della suddivisione dell'acqua attraverso ad infiniti tubetti di sezione ridotta.

Quasi tutti i radiatori hanno assunto una linea sfuggente verso l'alto o ad angolo ottuso con vertice all'avanti per aiutare, più che l'avanzamento, la linea sfuggente della vettura odierna; subito dopo di essi sono stati disposti i ventilatori generalmente fusi e riproducenti elicoidi rassomiglienti a quelli degli autoscafi od ai tipi di aviazione.

I motori monoblocchi di 4 cilindri di 80 e 85 mm. di alesaggio con i condotti di ammissione e di scarico fusi nel blocco rappresentano la tendenza più diffusa, come ogni sforzo appare sia stato fatto perchè la linea sia scevra di ordegni od accessori riportati; forse per questa ragione, oltre che per la constatata piccola differenza in meglio, non compensata dalla maggiore complicazione, la doppia accensione è pressochè totalmente scomparsa, il che è facil-

UNA DINAMO DISPOSTA PER LA METÀ SOTTO IL COFANO
E COMANDATA DALLA CORONA DEL VOLANO
CONVENIENTEMENTE DENTATA.

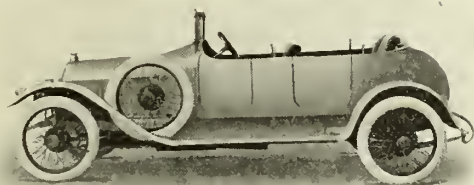
mente intendibile quando si tengano presenti le dimensioni ridotte della camera di scoppio. La lubrificazione è ormai resa automatica per tutti i tipi e due sono i sistemi maggiormente usati con l'alta pressione che spinge il lubrificante in intimo contatto con la superficie sfregante e cioè l'invio del lubrificante ad ogni cuscinetto con opportuna canalizzazione indipendente o l'uso delle stesse parti in movimento, convenientemente forate e collegate con opportuni raccordi al restante della tubazione ed alla pompa: qualunque sia il sistema adottato è stato notato però un aumento nella quantità del lubrificante o, quanto meno, una più rapida ed intensa circolazione; in generale trattasi di un 10 %, ma si ha esempio per qualche motore di 80 mm. di alesaggio di riserve di lubrificante in circolazione di ben 10 litri.

Ancora molto usato è il sistema di valersi del mezzo carter inferiore per il deposito dell'olio: ciò porta indubbiamente al suo riscaldamento, contro il quale si cerca di reagire col foggiare la parte che funge da serbatoio a radiatore mediante alette venute di fusione e che aumentano la superficie d'irradiamento. L'olio è ricoperto da una rete più o meno fitta, semplice o multipla a seconda dei costruttori, alcuni dei quali però non hanno esitato a sostituire tal rete con un fondo completo ottenuto esso pure di fusione e convenientemente forato.

Il 1914 non sarà un anno di moda per le sei cilindri nè dei motori senza valvole. Diversi sono i motori a sei cilindri e fors'anche in maggior numero di quelli segnalati lo scorso anno, ma non in misura tale da poterne avvertire la diffusione: specialmente i costruttori continentali non sono molto teneri per il sei cilindri che, infatti, ha una sola vera caratteristica, quella del maggior costo: la De Dion Bouton, ha, invece, introdotto da tempo un tipo ad 8 cilindri, certamente migliore di tutti i 6 cilindri, ma pur esso pare non abbia incontrato molto favore. Siccome però l'innovazione è pratica così quasi certamente la casa di Puteaux sarà seguìta da altre e, forse, vedremo anche in qualche dato momento, una frenesia per il tipo, come ebbimo a vederla in aviazione per la macchina a cilindri rotanti e nell'automobilismo per la frizione Hele-Shaw.

Nella stessa posizione di arresto del 6 cilindri si trova il motore senza valvole. I molti, infiniti tipi di tre anni or fà, sono spariti e solo è rimasto il Knight, oltre ad Itala, che continuano a dare buoni risultati, ma suppergiù uguali a quelli forniti dai tipi a valvole, meno costosi e più facilmente riparabili.

Il senza valvole è meno rumoroso, pur con usura pronunciata e provocata dall'esercizio e dà anche un buon rendimen-

LA PARTE POSTERIORE
LA POPPA DI UNA CARROZZERIA A SCAFO.

UNA TORPEDO DI TIPO MODERNISSIMO.

UNA "LIMOUSINE„ A CONDOTTA INTERNA
CON LA PARTE POSTERIORE AD OGIVA.

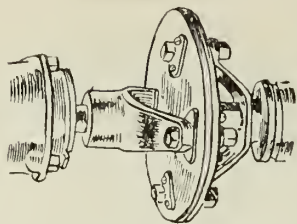
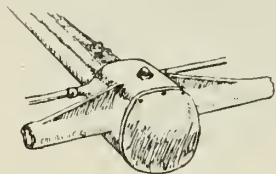
UNA BERLINA PER SERVIZIO DI CITTÀ.

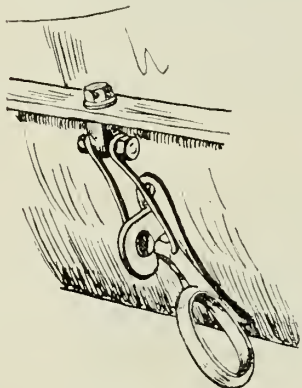
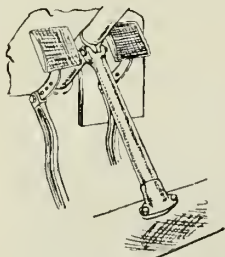
to; sono però, lo ripetiamo, vantaggi troppo piccoli se confrontati al maggior costo. Che il senza valvole non sembri destinato alla diffusione lo sta pure a dimostrare il fatto, molto significativo, di una marca, la quale, dopo aver fatto di tutto per rendere popolare il tipo, ha dovuto abbandonarne la costruzione, che pur dava le migliori soddisfazioni, per ritornare al solito motore a valvole.

Nel cambio di velocità, novità sostanziali non risultano, se si toglie un tipo inglese a comando pneumatico già ricordato: adozione generale dei cuscini a sfere; in alcuni casi, specialmente su vetture americane, di cuscini a rulli elastici.

E neppure novità specifiche nei ponti posteriori: diminuito uso dei tiranti di forza, maggior uso della scatola degli ingranaggi prolungata fino al cardano.

Molta attenzione è stata prestata per i freni ed è argomento del quale molte case non si dimostrano sufficientemente cognite.

Lo soppressione da parte di tanti del freno sul differenziale — soppressione che secondo alcuni sarebbe un errore — ha portato all'adozione di un doppio freno sulle ruote: dappertutto le dimensioni si vedono aumentare e le ciabatte appariscono più larghe e più robuste: esse sono quasi sempre inchiodate su apposite sedi che semplificano l'aggiustaggio.

UN GIUNTO A DISCHI DI CUOIO.

LA TRASMISSIONE A VITE SENZA FINE DI UNA FABBRICA ITALIANA.

UN CURIOSO NODO UNIVERSALE FORMATO DA TRE SFERE DI ACCIAIO.

UN BUON DISPOSITIVO PER L'AGGANCIAMENTO DEL GREMBIULE.

LA PEDALIERA REGOLABILE AD OTTAVA DI UNA GRANDE CASA INGLESE.

I freni sulle ruote davanti non solo non hanno migliorato la loro posizione, ma hanno piuttosto perso terreno.

Le sospensioni non hanno gran che modificato la loro struttura. La grande maggioranza usa le molle a balestra semielittica, mentre quelle a tre quarti sono certamente diminuite. Ma il tipo semielittico odierno è però molto differenti da quello usato due a tre anni or sono; le molle sono più lunghe, larghe ed a fogli sottili, naturalmente aumentati di numero, così che si hanno delle vetture equipaggiate con molle a 15 e 20 fogli di una larghezza da 70 ad 80 millimetri e di una lunghezza di un metro e mezzo. È da segnalarsi ancora l'aumentata tendenza di disporre le molle sotto il cardano e direttamente sotto il longherone dello *chassis*.

Tali nuove sospensioni non solamente facilitano la guida, ma ancora mettono a meno dura prova le qualità della vettura nel mantenere la strada alle alte velocità.

* * *

Le opere create dall'uomo subiscono una evoluzione che è propria per ogni tipo e ben difficilmente nell'industria si verificano rivoluzioni. Anche quello che può apparire in una prima impressione come assolutamente nuovo e fuori di ogni consuetudine non resiste all'analisi nel tempo senza rivelare un'affinità nell'insieme o nel dettaglio — ben spesso nell'uno e nell'altro — con altre cose precedenti nel tempo e nella forma.

Così noi oggi esaminando una carrozzeria a siluro od a scafo, od una *limousine* incurvata, malgrado la novità della linea, ritroviamo in essa un punto, tanti punti di raffronto con altre consimili forme che sono passate sotto i nostri occhi e sotto quelli dei nostri nonni.

Ma se non vi è segno evidente di rivoluzione non mancano certo nella carrozzeria dell'automobile i caratteri dell'evoluzione e la primordiale vettura di Benz e di Levassor rivive nella vettura a scalini del *Cook's Tour;* ne sono state amplificate le forme e si sono rese più adatte allo scopo; fanno posto allo *speaker,* oltre che al conduttore, ma restano a ricordare il *char-a-bancs* della prima epoca automobilistica, come la lussuosa berlina ricorda la diligenza dell'ultima epoca ippica.

Anzi questo ripetersi delle forme antiche, variate per quanto lo richiede la moda ed il nuovo bisogno dei congegni non da un razionale suggerimento, non s'arrestò che negli ultimissimi anni con l'avvento logico delle carrozzerie a linee avviate, preconizzate ed esperimentate per primo dal povero Serpollet con quel suo famoso «oeuf-de-Pâques»

e portate ai fastigi del più superbo successo dal Marriott con quella sua automobile a vapore che nel 1905 stabiliva a Florida un récord rimastogli per tanti anni e fino alla nuova recente conquista di Benz.

Oggi tutte le carrozzerie, chiuse od aperte, a condotta esterna od interna, allungate o brevi, a pochi posti od a posti multipli, sono disegnate col concetto di aiutarne la marcia anche se troppe volte al desiderio corrisponde in grado troppo minore la realtà.

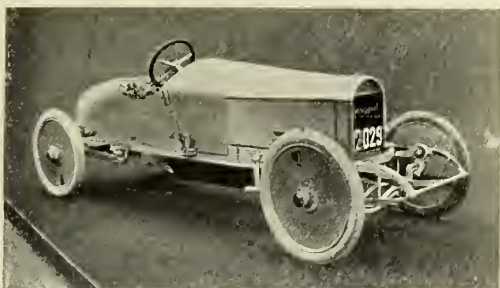
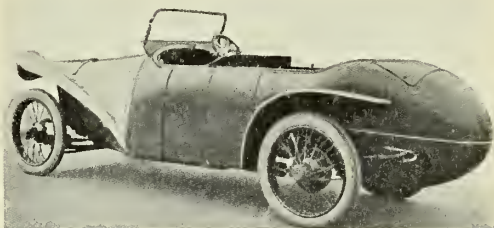
E poichè non v'ha cosa ragionevole senza una corrispettiva esagerazione, così noi quest'anno vedremo indubbiamente moltiplicarsi le carrozzerie a scafo male inteso e le torpedo a linee alte troppo rigide e poco redditizie.

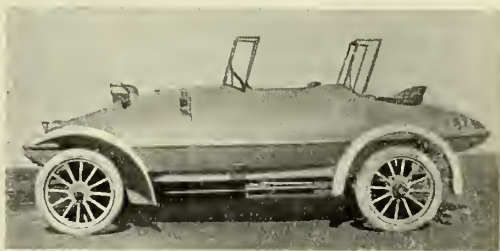
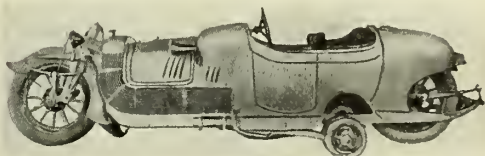
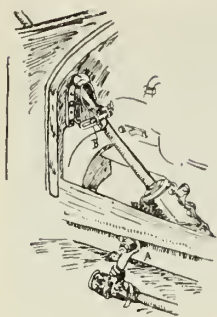
Ma contro questo danno quanti buoni vantaggi offrono le carrozzerie d'oggi e quelle di domani! Ridurre il peso e le resistenze passive, ecco l'assioma d'ogni ingegnere e la ragione sua d'esistere: ma specialmente ridurre le resistenze che sciupano in così larga misura quella potenza che noi, con tanto dispendio e con non minore ingegnosità, riusciamo a produrre. Diminuite al massimo le perdite d'attrito per la traslazione sul suolo con il pneumatico, raggiunto un alto grado di perfezionamento con il cuscino a biglie, guadagnate le alte velocità, s'affaccio alla mente dei costruttori un nuovo elemento di perdita, trascurato perchè trascurabile dai nostri antichi, quello dovuto all'attrito dell'aria, alla sua coesione, alla sua mobilità.

Ed è a questo nuovo coefficiente di perdita che si devono le belle e pratiche linee odierne, quelle belle siluro, quei *landaulets*, abbassati, curvati, quelle comode, bassissime *limousines* che ogni giorno più si diffondono e che saranno le carrozzerie normali di domani sia che la vettura debba servire al giovane amante della velocità e non curante della polvere, sia essa trasporti la dama attraverso la città affacendata, o l'industriale o il banchiere o il professionista a godere la giornata domenicale in un tripudio di luce ed in un ubbriacatura di verde.

La vettura del 1914 ben poco si differenzierà da quella dell'anno ora morto; ma il competente e l'esteta vi troveranno un miglioramento di linea e di rendimento, una più intima armonia di bello e di utile come il costruttore del meccanismo vi troverà un alleato di maggior pregio.

La grande novità sarà probabilmente data dal diffondersi delle carrozzerie a scafo le quali, ottime come principio costruttivo, hanno però rapidamente degenerato in esagerazioni assurde e non simpatiche neppure all'occhio.

In maggior numero del consueto saranno pure i tipi di acciaio stampato: pure esse, rappresentanti una forma di economia possibile per grandi quantità, non sono mai così perfette e così finite da poter, neppure lontanamente, competere con quelle abi-

UNA VETTURA DA CORSA A POSTO UNICO E RUOTE A DISCO PER SERVIRE SU PISTA.

UNA TORPEDO CON LA PARTE POSTERIORE AD OGIVA.

UNA VETTURETTA A CARROZZERIA CHIUSA PER USO DEI PROFESSIONISTI.

LE ESAGERAZIONI DELLA FORMA AVVIATA.

(*fotografie Argus*)
LA CURIOSA VETTURA A DUE RUOTE DI UN AMERICANO ENTUSIASTA DELLA VELOCITÀ.

LO STERZO
AD INCLINAZIONE VARIABILE.

tuali di maggior pregio, ma, purtroppo però, di infinitamente maggior costo.

La carrozzeria chiusa e la condotta interna con paratia vetrata guadagna sempre maggiori simpatie mentre i tipi a due posti con *spider* ribaldabile diminuiscono, si fanno più alte, più tozze e sembrano destinate a scomparire.

Nel resto nulla di notevole, ad eccezione della soppressione visibile di manette ed accessori esteriori e dei fanali facenti corpo o compenetrati nella carrozzeria: ultima novità i posti davanti disposti ad assi trasversali spostati ed, in qualche caso, totalmente l'un dietro l'altro come in qualche speciale vetturetta, non però definibile fra quelle che si possono dire le vere vetture, trattandosi di « cycle-cars ».

* * *

Chiunque esamini un'automobile moderna se non è automobilista non può non restare colpito dal gran numero di indicatori che il conduttore si trova davanti.

Al timido manometro di misura delle pressioni dei serbatoi della benzina si è aggiunto molto presto l'orologio poi il manometro per l'olio. A tal punto si verificò un arresto ma fu di breve momento perchè l'entrata in vigore e l'applicazione rigida di regolamenti circolatorî e l'uso più regolare, diremmo più professionale, del nuovo veicolo misero in evidenza altre necessità: quella di aver la possibilità di segnalare ben da lontano e forte il proprio arrivo e l'altro di conoscere ad ogni momento la propria velocità.

Ai manometri s'aggiunsero quindi i quadranti degli indicatori di velocità, i bottoni dei segnalatori elettrici seguiti, a cagione della diffusione dell'uso dell'elettricità a bordo, da tutti gli apparecchi di misura e di controllo dalla piccola centrale elettrica comandata dal motore il cui effetto viene riversato su di essa quando la dinamo, od apposito motore, viene usata per la messa in moto della motrice a scoppio. Infatti carattestica del 1914 sarà la grande diffusione di tali impianti: il preconizzato principio che il motore debba da solo bastare a tutti i propri servizi trova applicazione che completa ormai la serie poichè al maneggio dell'uomo nulla più resta, neppure lo scomodo faticoso del gonfiamento dei pneumatici a cui provvedono compressori mossi dal motore sia direttamente, sia con l'intermedio delle scattole della velocità, sia dal motore elettrico della messa in marcia, la quale, alla sua volta, va diventando atto sempre più automatico mediante congegni, oltre che elettrici, come abbiamo visto, puramente meccanici a mezzo di leve, di bottiglie sotto pressione, più difficilmente di molle.

Mentre fino a questi ultimi tempi tali accessori venivano forniti mediante un compenso *extra* da pagarsi al costruttore, con l'anno nuovo la tendenza generale è quella di comprendere tutto nel prezzo, adottando il sistema americano giusto come principio, comodo come applicazione e che fu una delle ragioni evidenti del successo incontrato dalle automobili fabbricate negli Stati Uniti.

* * *

E qui torna acconcio parlare di questa speciale produzione: più sotto diremo qualche cosa per quel che riguarda il commercio di queste macchine così che limitiamo ad un semplice sguardo d'indole meccanica queste poche righe.

UN COFANO PER GLI UTENSILI
CHE FÀ DA POGGI PIEDI.

L'americano, in generale, nell'istituire le proprie automobili, è partito dal concetto che gli è caro per quasi tutta la sua produzione industriale: far bene per quanto è possibile, ma fare a buon mercato. Grazie ai mezzi di cui dispone ed alle risorse naturali del paese la formula è stata di possibile applicazione anche all'automobilismo e ne vennero creati due tipi distinti: il primo si presenta come una copia più o meno bene riuscita, ma sempre più ingombrata delle buone macchine europee e di esso poco sarebbe possibile di dire senza ripeterci: la seconda, invece, ha la caratteristica, oltre che del basso prezzo, della leggerezza e di una costruzione, voluta dalla modicità del costo, troppo semplicista: non che manchino degli organi e delle parti vitali, tutt'altro, ma mancano le lavorazioni in maniera così spiccata che tutto quanto non è soggetto a moto, e limitatamente alle sole superfici a contatto, è lasciato bruto così come la dà la staffa e il maglio. Se ne ottengono risultati di rendimento, oltre che di estetica, naturalmente deficienti e vi si reagisce con maggiori dimensioni dei motori e con lucide vernici.

UN TIPO ORMAI DIFFUSO
DI VENTILATORE
DI ALLUMINIO FUSO.

Anche le carrozzerie sono costruite seguendo tali

concetti e vengono fabbricate facendo larghissimo uso dell'acciaio stampato, solido, leggero, ma inelegante.

Una macchina americana della classe diremo economica, si riconosce le mille miglia lontano ed ha generalmente vita limitata perchè le riparazioni si presentano difficili e costose così da riuscire bene spesso proibitive.

Però anche questi tipi sono completissimi: fanali, fari, trombe e segnalatori, illuminazione elettrica, *self starter;* vi ha di tutto e tutto ben disposto. Altra caratteristica, che spesso rileva la natura, si nota nella sospensione, la quale differenzia dalle europee come una differenza apparente vi ha nell'altezza effettiva delle diverse parti dal suolo, molto maggiore delle vetture americane a cagione delle cattive strade del nuovo continente. Talune case, che più delle altre cercano d'introdurre le loro macchine sui mercati dove son ben note le vetture della vecchia Europa, hanno modificato tale struttura ma non così che l'occhio, appena esercitato, non se ne accorga.

* * *

Nei primi anni dell'automobilismo quando ancora il veicolo, allora allora nato, era sottoposto ad una evoluzione continua e il nostro paese non aveva un'industria propria ed i pionieri erano degli *sportsmen* entusiasti, non dei tecnici perfetti, la Francia, che aveva creato la nuova locomozione malgrado la breve precedenza tedesca così come pochi anni dopo creava l'aviazione nonostante la priorità americana, esportava quasi esclusivamente le sue vetture ed allora i nomi di Panhard, di Mors, di De Dietrich, di Darracq, di Renault, di Turcat Mery, di De Dion erano da noi comunissimi come l'altro, franco tedesco, di Mercédes, *primus inter pares,* e da solo, o quasi, degnissimo rappresentante dell'industria germanica e reggente magnificamente il confronto e lo sforzo. Ma rapidamente il nostro paese si mise in grado di concorrere da pari a pari.

Bianchi smetteva di far uso dei motori francesi per costruirseli da sè: i Ceirano si dividevano, dando vita torno torno ad Itala, a Rapid, a Scat, a Spa; Fiat si approntava alle battaglie internazionali con duelli arrischiati e conduttori augusti: Isotta Fraschini si imponeva a Milano, ed un'infinita, esagerata, folla di nuovi s'affacciava, piuttosto male che bene, all'agone e ne sortiva — per disgrazia ed insieme fortuna — spezzata.

Fu quello il tempo della più rude lotta commerciale tra francesi, italiani e tedeschi a cui seguì una tacita progressiva ritirata degli invasori.

Ora le cose sono mutate.

Le case francesi sono sparite quasi al completo: abbiamo Renault, è tornata Mors, ci ha abbandonato De Dion e delle nuove marche ben poche sono commerciate: delle tedesche Mercédes ha fatto posto a Benz, la quale aveva avuto nel frattempo una magnifica rinascenza nel suo paese: vi si è aggiunto Opel e Mathis, per il momento principalmente con tipi di vetturette, e qualche altra meno nota o di un carattere affatto *sui generis* le quali tutte insieme premono energicamente ed ottengono buoni risultati per la bontà del prodotto, ma specialmente per l'eccellenza del « pulsate et aperietur vobis ».

Pur non è quella la maggior pressione: un elemento nuovo, se non nuovissimo perchè approcci analoghi s'erano avuti nel passato, si è spinto avanti arditamente: un'industria possente domanda il suo mercato anche in Italia come in ogni altro paese ed è l'americana.

Per ragioni storiche, geografiche e psicologiche che sarebbe lungo di analizzare, gli americani hanno divisa la loro costruzione nazionale in due classi nettamente distinte La prima è rappresentata dalle macchine di prezzo limitato e costrutte in modo che ne torni maggiormente vantaggiosa, dopo un onorevole servizio, la sostituzione alla riparazione. La seconda comprende le altre macchine — in minor numero — costruite secondo i concetti europei e più delle europee care, conseguenza logica del maggior costo di mano d'opera americana al confronto dell'europea.

Mentre quest'ultime mai hanno potuto seriamente introdursi sul mercato d'Europa come quello che — a parità di prezzo — è ben lungi dal sentire la necessità di nuove macchine che, se non sono inferiori non sono di certo superiori alle nostre, le prime invece hanno trovato smercio, e, respinte una volta da un abbassamento momentaneo dei prezzi nostri, sono ritornate all'assalto con aumentata sapienza e con più larghi mezzi.

È una concorrenza vera, reale e larga che si annuncia od è un secondo, poco fortunato tentativo? I pareri sono divisi, ma a torto. Non solo è una vera minaccia, ma è diventata fin d'ora una reale conquista, dovuta ad un'organizzazione vasta, estremamente potente che può condurre una campagna in cui sarà del *boom,* però opportunamente mascherato come e talvolta, fortunatamente non ancora in Italia, è mascherata qualche cosetta d'altro: la vera nazionalità della merce che si offre.

Non è qui luogo per una più lunga trattazione dell'argomento, interessantissimo, ma possiamo concludere e concludiamo con l'avvertire potersi considerare come passato il periodo di relativa tranquillità nei riguardi della concorrenza estera perchè la Germania, da una parte e limitatamente, l'America, il nord America naturalmente, dall'altra, e ben più largamente, affilano armi formidabili di cui già sentiamo gli effetti.

FABIO MAJNONI.

GL'ITALIANI E LE PRIME CARTE DELL'AMERICA

L'OPERA DEL COSMOGRAFO G. GASTALDI.

Nell'epoca in cui Cristoforo Colombo scoperse l'America la cartografia lasciava senza dubbio non poco a desiderare. Le prime carte del Nuovo Mondo, tracciate dagli spagnuoli, ce ne forniscono infatti la più splendida prova colle numerose deficienze che esse contengono sotto ogni punto di vista. Le cause di quel poco lusinghiero stato di cose si devono ricercare in gran parte nella dispettosa e disonesta concorrenza che si facevano tanto i privati quanto le nazioni. I governanti erano infatti talvolta obbligati non solo a vietare ai geografi di far conoscere con carte e scritti i vantaggi che offrivano le terre scoperte, ma anche a punire severamente coloro che non tenevano calcolo di questo divieto.

Anche l'Italia non potè a meno di risentire di tutto questo, tanto è vero che le carte e gli atlanti del Giovanni, del conte Freducci e del Benicasa, pubblicati dal 1494 al 1508, non contengono neppure uno schizzo delle terre scoperte dal grande navigatore ligure. Soltanto in quell'anno venne stampata in Italia la prima carta americana nella geografia di un tedesco, Giovanni Ruysch, pubblicatasi a Roma. Per trovare le prime carte del Nuovo Mondo disegnate dagli italiani bisogna però giungere fino al 1511 nel quale anno vennero pubblicate quelle del Visconte di Maggiolo ed il mappamondo cordiforme di Bernardo Silvano.

Verso la metà del secolo XVI le carte geografiche più accreditate presentavano, sebbene in maniera tutt'altro che esatta, la configurazione e l'aspetto generale del Continente Americano, ma non fornivano alcuna nozione delle regioni interne, delle terre polari e delle isole dei due Oceani.

Tutte queste lacune furono colmate da un nostro connazionale, il piemontese G. Gastaldi, ritenuto e a buon diritto, dal barone Nordenskiöl «il migliore cartografo del mondo» che vivesse in quell'epoca. Fra le numerose carte lasciateci dal Gastaldi — il valente cosmografo che può considerarsi come l'anello di congiunzione fra la scuola tolemaica e quella di Mercatore — ve ne sono non poche rappresentanti l'America veramente degne di nota. Peccato che la tirannia dello spazio ci obblighi a limitarci a riprodurre ed illustrare alla sfuggita soltanto alcuna fra le più importanti.

Come si vede dalle nostre riuscitissime fotografie le città sono indicate dal Gastaldi con dei castelli turriti, il mare è quasi sempre rappresentato con piccole linee curve che dànno chiaramente una idea delle onde; i fiumi sono segnati da due linee convergenti ed i monti sono rappresentati in pro-

spettiva. I nomi sono scritti con una ortografia piuttosto trascurata ma con un carattere abbastanza chiaro.

L'« Universale della parte del mondo nuovamente ritrovata » è, molto probabilmente, una di quelle carte che non vennero dal Gastaldi destinate a nessuna collezione. Nonostante tutte le deficienze che si possono facilmente rilevare dall'attento osservatore, essa fu giudicata — e non a torto — dal Kohl

CARTA DELL' "UNIVERSALE DELLA PARTE DEL MONDO NUOVAMENTE RITROVATA ".

« a very accurate production, the result of the study of Spanish orginal maps and reports of the time ». Il valente geografo incaricato dal « Colast survey Office » di scrivere la storia della scoperta degli Stati Uniti, parlando delle esplorazioni del Maine aggiunge che la carta del Gastaldi è « the best most complete and correctly printed of the maps published near the middle of the sixteenth century ».

Due altre carte del Gastaldi, abbastanza notevoli, sono l'« Universale », rappresentata nel terzo volume dell'opera « Navigationi et viaggi » e l' « Universale Novo » che fa parte del Tolomeo edito nel 1548. La « Universale » sembra appartenere ad un tipo speciale dei lavori del Gastaldi; il mare è infatti segnato in un modo molto diverso da quello usato nelle altre carte, ed i nomi sono scritti in un carattere più piccolo e con una ortografia più corretta. Qualcheduno credette persino di poter sostenere che questa carta non venne tracciata dal valente cosmografo italiano, ma gli ultimi lavori dei competenti dimostrano invece che tale ipotesi è del tutto infondata e che la « Universale » è opera del Gastaldi.

Come si vede dalle nostre incisioni nella « Universale Novo » sono segnati i meridiani ed i paralleli; i gradi di latitudine e di longitudine; i circoli polari ed i tropici. La forma dell'America non è molto diversa dall'attuale. Il Gastaldi, nella breve descrizione annessa alla carta stessa, dopo avere accennato alle tre parti del vecchio continente, così parla del Nuovo Mondo:

L'ATTUALE ISOLA DI HAITI CHE CRISTOFORO COLOMBO CHIAMAVA "ISOLA SPAGNOLA NOVA".

« Tutto il resto che si vede di longitudine, che sono altri gradi 180, è stato discoperto da moderni, cioè le Indie Occidentali che il volgo chiama Mondo Nuovo, perchè non si ha mai inteso da niuno antiquo, che ne facesse mentione, però lo chiamano nuovo, il quale è verso Occidente, alle sopradette Isole Canarie, però sommando questi gradi 180 verso Oriente discoperti dagli antiqui, con li gradi 180 verso Occidente discoperto da moderni fanno gradi 360 che è tutto il circolo dello Equinoctiale nella Sphera.

Et la parte di sopra li gradi 36 di latitudine settentrionale è stata discoverta da moderni, cioè la Norvegia e Grutlandia, con molte altre provincie.

Et la parte più meridionale di lati 10 di latitudine è stata anchora discoverta da moderni, benchè Ariano et Plinio dicono che fu discoperta dagli antiqui, ma non si trova particolar descritione, come havemo hoggi da moderni ».

Fra le carte da noi riprodotte vi è quella dell'attuale Isola di Haiti chiamata come è noto da Cristoforo Colombo « Isola Spagnuola Nuova », perchè la sua configurazione ha una certa rassomiglianza con quella della Spagna. Stefano Grande, in un pregiato lavoro sulle carte d'America del Gastaldi, nota fra l'altro che questa carta « è chiara, precisa e completa, e costituisce una bella prova della valentia del nostro cartografo nel ritrarre regioni particolari, pregio principale della sua opera scientifica, e caratteristica del successivo periodo cartografico ».

L'isola di Cuba è così descritta dallo stesso Gastaldi: « In questa Isola è una valle che è lunga 13 miglia tra monti, la quale è piena di pallotte da bombarda lisse et tonde di sorte di pietra molto forte tale che con artificio non si potriano fare più tonde come in questo loco ha fatto la natura... Un'altra gran cosa si trova non lontano dal mare: esce di una montagna un liquore o bitume, come pegola, molto sufficiente et tale come si richiede per impalmare navilii, della qual materia entrata in mare, continovamente molta copia si vede andar sopra l'acqua. In questa Isola nasce la Cassia et molto mais, hanno miniere d'oro. Anchora nella detta Isola sono molte le oche selvatiche, delle quali gli indiani ne pigliano molte; queste oche sono negre ed hanno il petto di diversi colori molto belle al vedere. Hoggi in questa Isola sono molti christiani, et fanno assai zuchari et cottoni, ed hanno gran copia de' dattoli di 3 sorta: la qual Isola ha l'aere assai temprata, gli huomini hanno colore ulivastro come quelli di Egitto ».

Come si vede l'Italia non ha soltanto dato i natali allo scopritore del Nuovo Mondo, ma ha anche contribuito efficacemente all'esplorazione, ed alla cartografia delle due Americhe le quali hanno aperto un campo vastissimo all'attività mondiale.

B. MAINERI.

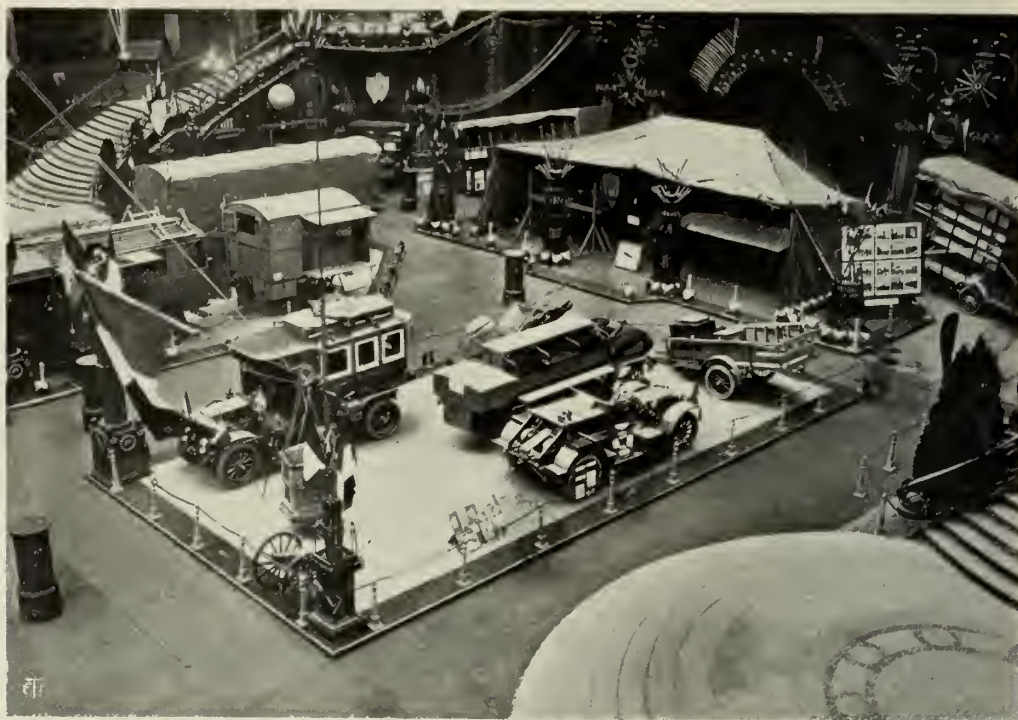
L'AVIAZIONE DI DOMANI..

(IMPRESSIONI DEL "SALON„ DI PARIGI)

La prima impressione che prova un visitatore di questa quinta esposizione dell'aeronautica è quella della mancanza di novità sensazionali, destinate a rivoluzionare le concezioni e le costruzioni attualmente in favore; i tipi si sono rapidamente uniformati e la loro evoluzione è molto lenta, diremmo quasi insensibile, specialmente da un anno in qua. Ma un altro fatto colpisce il visitatore straniero ed è il constatare la completa assenza, dal Grand Palais, dell'aviazione degli altri paesi: unica eccezione è un biplano inglese (il Bristol). Ma una rondine non fa primavera.

Tale assenza, che negli anni scorsi passava inosservata, diventa quest'anno oltremodo caratteristica, perchè viene a togliere al *Salon* parigino la fisionomia che aveva finora di esposizione universale dell'aviazione, per ridurla alle proporzioni di una mostra dell'aviazione francese. Infatti, per non parlare che dei paesi più avanzati, l'Inghilterra, e specialmente la Germania, hanno realizzato tali progressi, studiati e perfezionati tanti tipi, sia di motori che di aeroplani, che la loro aviazione non può in alcun modo essere passata sotto silenzio, quando si dà uno sguardo al progresso generale. Ma dobbiamo ora occuparci del *Salon*, cioè dell'aviazione francese.

*
* *

La costruzione degli aeroplani, quali li hanno concepiti i francesi, è uscita dal periodo dei tentativi. Il tipo attuale non è certo il solo possibile, nè sarà forse quello definitivo; per soddisfare alle nuove esigenze, sempre più difficoltose, è molto probabile che i costruttori francesi ci diano, e in un prossimo avvenire, qualcosa di assai diverso. Ciò è inevitabile, se si riflette che il tipo attuale ha quasi raggiunto lo stadio definitivo della sua evoluzione, fissandosi ed uniformandosi come è avvenuto per l'automobile. Gli aeroplani esposti somigliano tutti, nelle linee generali, a quelli dell'anno scorso: nelle qualità aerodinamiche; nella disposizione, nelle forme e nei profili delle velature principali e degl'impennaggi; nei sistemi di manovra; nella disposizione e nella ripartizione delle varie masse; nei carrelli; nei metodi di costruzione e di disposizione; finalmente nei materiali impiegati. L'unico progresso evidente è quello che riguarda le qualità militari: visibilità, facilità di tiro, blindaggio. Il problema del blindaggio non

LO "STAND„ MILITARE.

è stato ancora risolto in modo definitivo; ma di esso si occupano tutti i costruttori.

È ormai divenuto un luogo comune, l'affermare che la costruzione si va facendo tipica uniformemente e che anche nelle officine di aeroplani sono applicati quei criterî razionali di organizzazione e di lavorazione sì largamente diffusi nelle altre industrie; che ciò avvenisse era naturale, dal momento che sono scomparsi tutti quegl'inventori solitarî della prima ora, per lasciare intero il campo a quei pochi (non sono nemmeno una dozzina) che hanno industrializzata la costruzione, assicurandosi le ordinazioni governative.

Dal puto di vista costruttivo, la logica e l'applicazione delle leggi elementari della resistenza dei materiali vanno riprendendo il debito sopravvento sulla fantasia e sul sentimento; i coefficienti di sicurezza, specialmente nei tiranti delle ali, sono abbastanza elevati (fra 10 e 15); gli attacchi di tali tiranti hanno in generale una resistenza adeguata, in modo da non creare punti deboli (nel maggio del 1913 abbiamo avuto occasione di riscontrare, su un tipo molto noto di monoplano, che mentre il tirante resisteva a circa 3000 kg., il suo attacco rompeva a poco più di 1000 kg.! Di tali assurdi ora non se ne fanno più).

I tiranti delle ali nei monoplani sono tutti in corda di acciaio (tiranti doppi non se ne vedono più) e in generale non sono più attaccati ai montanti del carrello, bensì a piloni indipendenti; il che li garantisce dalla ripercussione degli urti all'atterramento.

La costruzione metallica non solo non guadagna, ma piuttosto perde terreno. Molto usati, specie nei carrelli, e talora anche nella fusoliera, i tubi di acciaio a sezione circolare o lenticolare; ma in tutto il resto, specialmente nelle ali, il legno domina sovrano.

* * *

Fatti questi brevi cenni sulle qualità costruttive, diciamo qualcosa delle qualità aerodinamiche. L'aviazione francese risente moltissimo di una tendenza, che fino a questi ultimi giorni, si può dire, ha costituito l'unica formula in onore: la velocità. Certo uno dei più grandi fascini dell'aeroplano gli deriva dal fatto che esso è il più rapido mezzo di lomozione attualmente esistente; diremo di più: un apparecchio che fa 200 km. all'ora presenta in volo minor pericolo che non un'automobile che marci alla medesima andatura. Ma il grave ostacolo è l'atterramento. Fino a che non ci sarà il modo di rallentare quando si deve toccare il suolo, è evidentemente poco interessante il cercare di spingersi ancora oltre i limiti già raggiunti (203 km. all'ora). Ciò è universalmente ammesso e già sono incominciate le gare di lentezza e quelle, ancora più importanti, di variazione di velocità. E mentre fino a poco tempo fa sembrava che la sal-

LO "STAND" BLERIOT.

vezza consistesse nell'andare sempre più veloci, ora, per una reazione facilmente spiegabile, si arriva a negare qualsiasi utilità alle corse di velocità pura.

Per essere giusti, occorre riconoscere che tali corse hanno potentemente contribuito all'aumento del rendimento, sia per ciò che riguarda le resistenze all'avanzamento, sia per ciò che riguarda i profili delle velature. Così non solo i *monocoques* (i quali peraltro non si sono affatto generalizzati, date le maggiori difficoltà di costruzione e di riparazione rispetto agli altri sistemi), ma anche gli altri tipi di fusoliera sono tutti studiati allo scopo di ottenere la più grande penetrazione; gli organi esterni sono ridotti allo stretto necessario; i serbatoi e il pilota sono nascosti nella fusoliera; i carrelli semplificati e costruiti con membrature di sezione opportuna; il motore coperto da speciale rivestimento, non solo, ma spesso nascosto anche anteriormente da una calotta sferica o parabolica che gira insieme con l'elica.

Anche per ciò che riguarda le velature, tutti gli sforzi tendono ad aumentarne il rendimento. È noto come tale rendimento sia caratterizzato e misurato dal rapporto tra il coefficiente di sostentazione e quello di penetrazione della velatura. Possiamo dire che nel presente *Salon* non si trovano forme e profili che diano risultati decisamente superiori agli altri o a quelli degli apparecchi dei passati *Salons*.

È noto che il fenomeno della sostentazione è la risultante di una compressione sulla faccia inferiore dell'ala e di una depressione sulla faccia dorsale. Tutte le modificazioni tendono sia ad aumentare questa depressione dorsale, sia a far sì che gli spostamenti del così detto *centro di pressione* (punto d'intersezione fra la corda dell'ala e la risultante sostentatrice) sieno i più piccoli possibili al variare dell'angolo d'attacco. Ne consegue che la faccia dorsale da una parte presenta un bordo d'attacco nettamente negativo e una curvatura molto accentuata; e che d'altra parte si vanno generalizzando i profili a doppia curvatura, cioè con bordo d'uscita rilevato, o le velature ad attacco decrescente dalla fusoliera verso le estremità, fino a presentare talora verso tali estremità un attacco negativo. Quanto alle forme delle ali, nulla è cambiato: rettangoli ad angoli vivi, rettangoli ad angoli arrotondati, trapezî con la base maggiore anteriore o posteriore. Il tipo *colomba* così diffuso in Germania (*Taube*) e adottato anche su qualche apparecchio inglese, non appare affatto.

Il centramento, tranne qualche rarissima eccezione (Moreau, ecc.), si è uniformato. Tutti gli apparecchi sono a centri confusi. Le forze che agiscono su di un apparecchio nel volo normale (rettilineo ed in aria calma) sono il peso, la trazione dell'elica, la resistenza dell'aria; quest'ultima ammette due componenti, una sostentatrice, l'altra di resistenza all'avanzamento. Il peso è appli-

cato al centro di gravità: per le altre forze possiamo considerare l'asse di trazione, l'asse sul quale trovasi la componente sostentatrice, l'asse sul quale trovasi la componente di resistenza all'avanzamento. Si dice che un apparecchio è a centri confusi quando l'asse di trazione e l'asse di resistenza all'avanzamento si confondono e passano per il centro di gravità dell'apparechio; ne consegue che anche l'asse di sostentazione passerà per tale centro. In tali condizioni trovansi presso a poco la maggior parte degli apparecchi francesi; in essi inoltre le masse più importanti (motore, pilota, passeggieri, serbatoi) sono raccolte il più possibile, dimodocchè ne risulta una diminuzione del momento d'inerzia longitudinale che, col centramento suddetto, rende l'apparecchio estremamente maneggevole, nel senso che esso risponde immediatamente alle manovre del pilota.

Quanto all'equilibramento, è ormai ammesso da tutti che la velatura principale deve avere un angolo di attacco maggiore dell'impennaggio fisso; la differenza consiste in ciò, che mentre alcuni costruttori fanno l'impennaggio portante (Blériot, Farman), altri lo fanno neutro o addirittura l'aboliscono (Morane) e qualcuno gli dà addirittura un attacco negativo (Bristol, Ponnier).

Il tipo *canard*, il tipo cioè nel quale il carico grava per la maggior parte sulla velatura posteriore e quella anteriore è quindi ridotta ad un semplice impennaggio, non ha nessun rappresentante; ciò non vuol dire che il problema sia stato abbandonato, chè anzi esso potrebbe riservarci, nel 1914, qualche sorpresa.

Nemmeno nei comandi troviamo novità, tranne qualche eccezione che esamineremo fra breve. Il solito timone di direzione per la stabilità di rotta; alettoni per i biplani e *gauchissement* per i monoplani per quel che riguarda l'equilibrio laterale; timone di profondità per l'equilibrio longitudinale; a proposito di quest'ultimo notiamo che l'equilibratore anteriore è scomparso, anche dal tipo 1914 M. Farman, (che era l'unico a conservarlo), sia per aumentare la velocità, sia, e più specialmente, per offrire maggior campo al tiro con mitragliatrice.

I dirigenti l'aviazione militare francese avevano imposti varî problemi ai costruttori, problemi già ricordati, cioè la visibilità, la facilità di tiro, il blindaggio.

Dal punto di vista della visibilità e del tiro, i biplani avevano un vantaggio evidente sui monoplani; cosicchè l'amministrazione militare consigliò lo studio di monoplani ad elica propulsiva; tali apparecchi furono studiati da varî costruttori, ma al 5° *Salon* non ne compare alcuno. Notiamo invece un monoplano Borel del tipo *torpedine*, tipo creato dal Tatin, con l'elica all'estremità della fusoliera. Il Morane ha risolto la quistione della visibilità sollevando tutta la velatura nel tipo detto « *le parasol* ». In tutti gli altri monoplani la visibilità è in progresso, ottenuta sia praticando dei tagli nelle ali, sia portando l'osservatore presso il bordo anteriore o dietro il bordo posteriore della velatura.

Quanto al blindaggio non si tratta che dei primi esperimenti; Blériot, Bréguet, Nieuport, etc., ottengono la protezione del pilota mediante lamiere d'acciaio al cromo di 3,5 m/m. di spessore. Qualcuno preconizza come soluzione del problema il *monocoque* in lamiera d'acciaio; altri pensano di fare, per i biplani, le *carlinghe* in lamiera stampata. Ma sono ancora progetti.

* * *

I carrelli d'atterramento progrediscono sempre più verso la semplicità e la leggerezza. A parte i classici carrelli Blériot e Nieuport, nei monoplani sono molto in voga i carrelli tipo Morane: quattro montanti a V riuniti a coppie a un tubo trasversale, e un asse, alle estremità del quale sono montate le ruote, riunito al tubo trasversale mediante elastici. Farman conserva il suo noto tipo. Carrelli più o meno speciali presentano il Sanchez, il Bristol, il Dunne, il biplano Blériot; in questi due ultimi apparecchi le ruote sono montate all'estremità di una specie di bilanciere che all'altra estremità è tenuto mediante molle. In generale tutti gli attacchi elastici sono in gomma; gli smorzatori idraulici, pneumatici e meccanici sono passati alla storia. Anche i pattini vanno perdendo sempre più il favore che godevano; l'esperienza ha dimostrato largamente la loro inutilità. Maurice Farman abolendo lo stabilizzatore anteriore ha abolito anche i due grandi *skys* che lo riunivano alla cellula portante; e tale abolizione diminuirà certamente le qualità dell'apparecchio.

Qualche parola sugl'idrovolanti è bene dirla a proposito dei carrelli. Infatti nella concezione francese un idrovolante è un apparecchio terrestre nel quale le ruote sono state sostituite opportunamente mediante galleggianti. La differenza fondamentale tra gl'idrovolanti dello scorso *Salon* e quelli attuali sta nel sistema di collegamento fra i galleggianti e l'apparecchio: tale collegamento, che era rigido, è stato sostituito dappertutto, dopo le dure lezioni dell'esperienza di Monaco e di Deauville, da attacchi elastici.

* * *

E la stabilità automatica? Per tale riguardo le cose si trovano al medesimo punto di un anno fa, almeno per ciò che riguarda gli apparecchi. Due soli apparecchi infatti sono studiati per risolvere tale problema: il Nieuport-Dunne ed il Moreau. Il Nieuport-Dunne è una delle novità del *Salon* e attira la curiosità dei visitatori per la sua forma originalissima: esso consta di due cellule biplane che vengono a riunirsi in modo da formare, in pianta, un angolo abbastanza acuto (forma di freccia); nel centro c'è una fusoliera del tipo solito, con

motore posteriore; alla fusoliera è attaccato il carrello, del quale abbiamo già fatto un cenno. Non esistono nè l'impennaggio fisso, nè i timoni di direzione e di profondità. L'angolo d'attacco delle ali, positivo alla parte centrale, diventa negativo all'estremità; ciò dà una grande efficacia stabilizzatrice specialmente nei *remous*. Alle estremità delle ali ci sono i classici alettoni; manovrati verso il basso fanno salire l'apparecchio; manovrati verso l'alto lo fanno discendere; manovrati in senso inverso lo fanno inclinare e virare o raddrizzare. Il pilota può bloccare i comandi e lasciare l'apparecchio libero nel suo volo, a quanto si afferma, al punto di abbandonare il seggiolino e muoversi in ogni senso lungo tutto l'aeroplano.

Quanto all'apparecchio Moreau, esso fu già esposto l'anno scorso e nel 1913 ha fatto parecchie prove abbastanza concludenti, se non decisive. La sua stabilità è dovuta sia alla forma della sua velatura, sia allo speciale attacco pendolare della navicella.

Nell'apparecchio Moreau esposto quest'anno c'è un particolare originale, che del resto non ha nulla a vedere con la stabilità, ed è che le ali invece che da tela, sono ricoperte da placche trasparenti di *émaillite*, che dovrebbero rendere invisibile l'apparecchio in volo.

BATTELLI A FONDO PIATTO A PROPULSIONE AD ELICA AEREA.

Il più gran passo se non verso la stabilità automatica, per lo meno verso la sicurezza del volo, l'hanno fatto fare, nel corso del 1913, le esperienze di Pégoud, Chévillard e di tutti i loro seguaci e imitatori; tali esperienze, come diceva argutamente Garros, « *hanno relegato nei magazzini di antichità le espressioni di* « posizione critica », « acrobazia », « apparecchio che s'ingaggia » *e così via* ». Un aviatore sa adesso che anche dai *remous* più fantastici potrà uscire, se conserverà il suo sangue freddo.

Del resto, si può prevedere che, con la nuova orientazione che verrà data all'aviazione nel 1914, specialmente per quel che riguarda la variazione di velocità, ci avvicineremo un poco di più di quanto non si sia fatto finora all'aviazione pratica. Sotto tale punto di vista meritano un cenno due apparecchi di quest'ultimo *Salon*, il monoplano *De Beer* e il biplano *Schmitt*, che hanno entrambi la velatura ad incidenza variabile. Nel biplano *Schmitt* tutta la cellula può cambiare d'incidenza rispetto alla fusoliera; l'apparecchio peraltro possiede i comandi del tipo solito, cioè si può lasciare fissa la cellula. Nel monoplano *De Beer* invece la velatura e l'equilibratore sono a variazioni d'incidenza indipendenti o concomitanti e di più la velatura stessa può variare d'incidenza o interamente o differenzialmente; tale variazione differenziale assicura la stabilità laterale. Entrambi gli apparecchi hanno dato buoni risultati.

* * *

E veniamo ai motori. È stato ripetuto a sazietà che l'aviazione, così com'è attuata e praticata oggi, è quasi tutta quistione di motore. E nulla è più giusto. Basta dare uno sguardo ai *records* del 1913: più di 200 km. all'ora di velocità (Prevost); traversata del Mediterraneo e Milano-Bari senza scalo; (800 km.: Garros, Deroye); Parigi-Varsavia in un giorno (1389 km.: Brindejonc); 21 mila km. in 38 giorni (Hélen); 2160 km. in 21 ore (Stoeffler) e così di seguito; e paragonarli ai voli di 10 minuti dei primi tempi, voli interrotti perchè il motore scaldava o si fermava, per farsi subito un'idea del grandissimo progresso fatto in tale campo.

Al principio, i costruttori di motori non si occuparono che della leggerezza; dopo si pensò più specialmente alla regolarità e alla sicurezza del funzionamento; entriamo ora in un nuovo periodo, nel quale un altro fattore comincia a preoccupare: il rendimento. Oramai si vola fino a che i serbatoi contengono benzina; si vede quindi quale enorme importanza ha la riduzione del consumo orario. Tanto più che un'altra delle tendenze attuali è la costruzione di unità sempre più potenti, per poter soddisfare i costruttori, ai quali le autorità militari impongono condizioni sempre più dure di carico, di velocità, di salita.

Orbene, si può nettamente affermare che,

per i motori, il progresso c'è ed anche molto importante. I rotativi, sempre più diffusi, aumentano; accanto al notissimo Gnôme, troviamo altri tipi che pure hanno fatto brillantissime prove: il Clerget, le Rhône, il Verdet, così via. Nei rotativi a valvole comandate il consumo specifico è notevolmente diminuito.

possiamo dire che mentre nel 912 la potenza media oscillava fra i 40 e i 50 HP., nel 913 essa è salita a 70 e 80 HP. e nel 914 salirà probabilmente a 100 HP. (il che è già accaduto in Germania).

* * *

A commento delle illustrazioni, è bene passare in rapida rassegna gli apparecchi principali del *Salon*.

GLI APPARECCHI BATHIAT-SANCHEZ.

APPARECCHIO NIEUPORT-DUNNE.

La casa Gnôme ha studiato dei monovalvole da 80 e 100 HP. Mentre nel 912 sembravano dei mostri i gruppi rotativi a 14 cilindri da 150 HP., nel 1913 sono usciti dei 18 cilindri da 200 HP.

La lotta fra rotativi e fissi, che sembrava finita, forse risorgerà più violenta per le grandi unità. Infatti da una parte i rotativi ultra-potenti sono poco pratici per la complessità e il numero dei loro organi e per la difficoltà della manutenzione e del regolamento; e d'altra parte i loro consumi specifici elevati, da 450 a 500 gr. (fra benzina e olio) per HP-ora, li mettono in una condizione di grave inferiorità, rispetto ai motori fissi, fra i quali è qualcuno che consuma appena 250 gr. per HP-ora.

Nel campo dei motori fissi, i tipi meglio affermatisi e adoperati sono: quelli a stella, raffreddati ad aria (Anzani) o ad acqua (Salmson); quelli a V, a 8 e 12 cilindri (Renault, De Dion); motori a cilindri verticali raffreddati ad acqua e così via.

Il tipo fisso a cilindri verticali si è specialmente affermato in Germania (Mercedes); ma dei motori tedeschi, come degli apparecchi, non c'è traccia al *Salon*.

Riassumendo le tendenze della costruzione dei motori, possiamo dire che, sia per i bisogni dell'aviazione terrestre, sia, e più specialmente, per quelli dell'idro-aviazione, si studia la costruzione di unità di grande potenza; il tipo fisso si diffonde, specialmente quello a raffreddamento ad acqua, il quale naturalmente ha un rendimento migliore e quindi un consumo minore.

Quanto ai tipi più largamente adottati,

Degli apparecchi Nieuport-Dunne, Moreau, De Beer, Schmitt abbiamo già fatto un cenno. I Farman espongono varî tipi, fra cui un idrovolante H. Farman e uno M. Farman e un biplano caratteristico, per avere la *carlinga* non già poggiata sul piano inferiore, come è nei tipi soliti, sibbene attaccata sotto il piano superiore; il carrello d'atterramento è ridotto a due ruote legate al piano inferiore, il quale del resto è ridotto ai minimi termini.

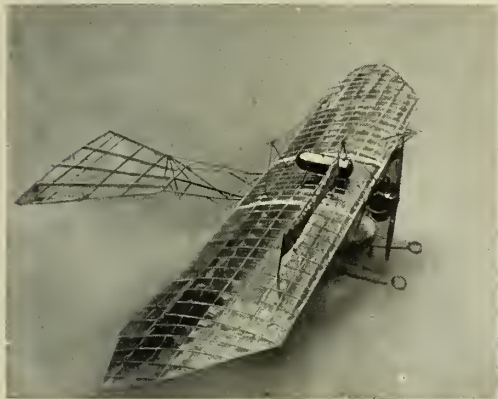
I monoplani Rep, di costruzione intieramente metallica, ricordano nelle linee generali i tipi Rep dello scorso anno. Borel espone, oltre i monoplani del tipo di serie, una *torpille* della quale abbiamo già fatto un cenno, con fusoliera a sezione quadrangolare, all'estremità della quale è situata l'elica; il motore resta entro la fusoliera.

I monoplani Morane-Saulnier sono del tipo Morane ben noto; originale è *« le parasol »* del quale si è già fatto un cenno.

Blériot espone oltre ai due tipi di serie *XI e XI bis*, che sono noti a tutti, un biplano sul tipo H. Farman, con alcune modifiche costruttive, specie per ciò che riguarda il carrello, e due monoplani a fusoliera-scafo, uno monoposto, l'altro biposto; quello monoposto è blindato; in quello biposto il passeggiero trovasi dietro il pilota e si mette disteso per poter osservare, a traverso un orifizio praticato nella *coque* il terreno sottostante.

Ponnier espone tre monoplani, uno biposto di serie, un monoposto leggerissimo (215 kg.) per cavalleria e l'apparecchio del-

la Gordon Bennett, il quale ha 7,5 mq. di superficie e pesando 450 kg. realizza un carico unitario di più di 60 kg. per mq.

I monoplani Deperdussin sono tutti del tipo *monocoque;* oltre l'apparecchio di serie 60 HP. che fa 130 km. all'ora, è anche esposto l'apparecchio che vinse la Gordon Bennett con Prévost (203 km. all'ora).

APPARECCHIO MOREAU AD ALI TRASPARENTI.

Clément Bayard espone due monoplani del suo tipo solito, tutti in acciaio, tranne nelle gambe di forza del carrello, che sono in legno vuoto.

Caudron espone i suoi tipi soliti; notevole il carrello misto, nel quale le ruote sono nascoste entro un intaglio praticato nei galleggianti.

La Franco British Aviation espone un idroplano a fusoliera-scafo del tipo Levêque.

Nello *stand* Bristol notasi un biplano a fusoliera ed elica trattiva, con lancia-bombe *revolver*.

La Società Nieuport, oltre al Dunne, già descritto e ai monoplani del tipo ben noto, ha un monoplano blindato. Poichè il *gauchissement* è stato portato dai piedi alle mani, l'ala è stata resa più elastica, costituendo il longherone principale mediante un tubo di acciaio.

Bréguet ha un apparecchio marino del tipo che concorse a Deauville; le ali non sono più legate elasticamente al longherone, bensì sono rigide e sono adottati i classici alettoni. Su una fusoliera ha applicato l'apparecchio radiotelegrafico.

Bathiat-Sanchez espone un monoplano ed un biplano di concezione originale.

Un'ultima parola vogliamo dire sul dirigibile Astra-Torrès del quale è esposta una delle due navicelle; tale dirigibile di 23000 mc. e lungo 110 metri, sarà azionato da 4 motori di 250 HP., potrà portare 11 tonnellate e si prevede che raggiungerà una velocità di 95 km. all'ora.

Troviamo pure degni di nota i nuovi strumenti di turismo, specialmente coloniale, secondo le intenzioni degli espositori, che, pur non essendo di navigazione aerea, traggono profitto dell'aria come mezzo in cui agisce la

IDROVOLANTE BREGUET.

forza propulsiva. Si tratta dei *glisseurs* cioè battelli o pontoni a elica aerea, a due o quattro pale.

Si costruiscono modelli di varia forza, a seconda degli usi e del tonnellaggio; vi sono tipi da 10 a 100 HP., capaci di realizzare velocità che possono persino avvicinarsi ai cento km. all'ora.

La navigazione avviene facilmente, data la forma dello scafo, anche in acque ingombre da vegetazione subacquea e con fondali di pochi centimetri.

I motori impiegati possono funzionare con petrolio illuminante, ciò che rende facile il rifornimento e basso il costo.

* * *

Abbiamo così passato in rapida rassegna gli apparecchi più interessanti, del 5° *Salon*, il quale null'altro ha dimostrato, se non che i costruttori francesi hanno portato ad una grande perfezione un tipo di apparecchio già glorioso per numerosissime prove. Qualcuno potrebbe credere che l'aviazione si arresti qui, ma poichè si sono concretate delle necessità e delle tendenze nuove, è a credere che presto matureranno delle nuove concezioni e che il *Salon* del 914 segnerà rispetto a quello del 913 un passo un pò più decisivo di quello che quest'ultimo ha segnato rispetto al *Salon* del 912.

Ing. OTTORINO POMILIO.

Sul finire del dicembre 1411 ser Giano da Sergialdo partiva da Borgo San Lorenzo alla volta di Bologna con tutta la famiglia. Soffiava un vento gelido annunziatore di neve; la marcia su per la cattiva strada dell'Appennino diventava sempre più faticosa, ma bisognava raggiungere la vetta prima di notte, per trovar riparo in una osteria. Ser Giano reggeva in arcione i suoi due figlioletti riparandoli sotto il mantello e malediva alla necessità del traffico che lo spingeva verso la città delle torri e dei subbugli.

Lungo il cammino venne raggiunto da uno strano viaggiatore semiscalzo, senza bisaccia, avvolte le spalie in una sciarpa e la testa ignuda. Ser Giano lo credette sotto quell'abito di pinzochero del terzo Ordine di San Francesco, un mendicante e già stava per buttargli una moneta, quando costui con bel gesto oppose un rifiuto e solo chiese licenza d'accompagnarsi con lui.

— Chi siete? — lo interrogò ser Giano.

— Un viandante — rispose il bizzarro personaggio che sembrava non patir nè freddo nè stanchezza.

— Dove andate?

— Pel mondo. — E l'interpellato narrò piacevolmente dei suoi lunghi viaggi per l'Italia e per altri paesi, descrivendo usi e costumi e fortemente interessando ser Giano.

Ma la sera incalzava e alla vetta mancava ancora qualche miglio: allora lo sconosciuto propose a ser Giano di alleggerirgli la cavalcatura prendendosi in braccio i due ragazzi. Parve strana al buon mercante del Mugello la proposta, ma lo sconosciuto vi insistette con tanta buona grazia che quello finì col cedere, e il viandante, recatosi in ispalla il dolce carico, precedette tanto velocemente la piccola comitiva da giungere all'osteria buon tempo prima, mentre la neve cominciava già a cadere fitta e silenziosa, seppellendo sentieri e pendii e massi sotto il candido e soffice tappeto.

Quivi l'arrivato fece accendere un gran fuoco e preparare la cena e l'alloggio per i sopravvenienti, che si trovarono così con prontezza confortati. Ser Giano non finiva di ringraziare l'improvvisato compagno di viaggio, l'invitò alla tavola secolui e il conversare fu dei più varî e dei più piacevoli. Ma lo sconosciuto, che aveva pur mangiato e bevuto abbondantemente, volle, malgrado le proteste dell'ospite, pagare la propria parte di scotto e fu meraviglioso vedergli contare ad una ad una tante monete senza mettere una sol volta la mano in tasca; anzi neppur tasche aveva.

L'oste frattanto lamentava i tempi e la sua misera condizione, poichè i passaggi eran radi e gli approvvigionamenti costosi. Ma il viandante lo interruppe ridendo: — Evvia, che voi imbucate il grosso peculio che andate ben guadagnando. — E frugando l'oste con la palma sul petto, lo sconosciuto picchiò col piede in un canto della stanza e il mattone si sollevò scoprendo il buco dove l'oste aveva interrato tanti bei zecchini d'oro e ducati d'argento.

Lo strano pellegrino rifiutò poscia di collocarsi in letto, accontentandosi di passar la notte seduto sulla panca vicino al fuoco.

La mattina seguente il viaggio fu ripreso con maggior difficoltà per la neve caduta e sulla porta di Bologna lo sconosciuto s'accomiatò, raccomandando a ser Giano di non uscir di casa per cinque giorni, perchè in quel tempo sarebbero accaduti grossi tumulti, volendo i Bolognesi cacciare un legato del papa che li angariava; come infatti avvenne.

Proseguì quindi egli per strade traverse, senza mai fermarsi, sino a Vicenza, dove quel

capitano di città, scambiandolo per uno spione, lo fece arrestare e con giudizio sommario condannare ad essere impiccato davanti alle mura. Ma gli sgherri tentarono invano di sollevarne il corpo tirando la corda cui era sospeso, chè dopo molti sforzi, la corda benchè nuova e grossa due pollici, si spezzò in tre punti. In quell'epoca di superstizione si credette subito al miracolo, e il capitano intimorito ridiede tosto la libertà allo scampato, facendolo a buon conto accompagnare per un tratto di strada.

Si seppe poi che questi era passato per Venezia e ridisceso per Padova, Rimini e la Marca d'Ancona, nelle Puglie.

Fu riveduto qualche anno dopo a Borgo San Lorenzo e a più riprese in Firenze, ospite nella casa di certo ser Antonio a San Romeo, cui confidò di saper parlare tutti i linguaggi, di conoscere a fondo le scienze ebraica, greca e latina, e di aver il dono di rendersi invisibile, senza metter in bocca alcun sasso, com'era stato fatto credere al gonzo Calandrino. E lo provò di fatto la volta che, sparsa la fama della sua presenza e accorrendo in massa il popolo fiorentino per vederlo, egli uscì di casa e passò tra la folla senz'essere scorto. Lo vollero pure al Palazzo della Signoria, e davanti ai rettori disse chiamarsi Giovanni Baltadeo e informò dell'esser suo, in modo che non fu trovata ragione per trattenerlo. Ma i frati, peggiori del bargello, gli vollero mettere le mani addosso, ond'egli si allontanò sdegnoso da Firenze senza più tornarvi, ma dopo d'aver beneficato il suo ospite, guarendogli la moglie, che i medici avevano ormai spacciata.

Si narrò che fosse trascorso in Sicilia, errando pei varî castelli e dando origine alla leggenda, che vive tuttora, di « Marca dispiratu ».

Ma a ser Antonio egli aveva confidato ben altro, e cioè che il vero suo nome era Giovanni Battè Iddio, piangendo dell'orribile suo sacrilegio e della spietata condanna che lo perseguitava.

Questa fu una delle fugaci apparizioni dell'Ebreo errante nel medioevo italico, qui dove la leggenda nata a Costantinopoli nel IV secolo, all'epoca della scoperta della vera Croce, allignò mescolandosi nella doppia versione: quella orientale di Cartafilo portiere di Ponzio Pilato, che schiaffeggiò Cristo, raccolta nel XIII secolo da Matteo Paris, monaco di Sant'Albano; e quella occidentale — molto più antica — di Aasvero, ciabattino di Gerusalemme. Costui, sollecitato dal centurione che conduceva Gesù al Calvario, di lasciar prendere alla vittima un po' di riposo nella sua bottega, si rifiutò, gridando villanamente al Divino: « Cammina, cammina! » Allora una voce celeste gli ordinò immediatamente: « Cammina tu pure e percorri tutta la terra senza poter fermarti mai sino alla consumazione dei secoli. » E la mattina seguente una forza irresistibile lo trascinò fuori di Gerusalemme, spingendolo in linea retta verso Roma; invano tentò egli di abbrancarsi al ramo d'un albero, chè questo si schiantò e gli servì da bordone nell'interminabile viaggio. Ogni cent'anni ritornerà negli stessi luoghi e avrà sempre in mano cinque danari da poter spendere. Cammina e cammina, la sua fama si spande e ogni popolo ch'egli attraversa lo veste di nuove tradizioni e di nuove leggende, foggiandolo secondo la propria fantasia, dandogli nuovi nomi, simboleggiando in esso il destino errabondo del popolo ebreo cacciato dalla Palestina.

... GIUNGERE ALL'OSTERIA MENTRE LA NEVE ...

* * *

Senza patria, senza famiglia, senza conforti, senza tregue, instancabile, come lo spirito umano, irrequieto come il desiderio degli uomini, l'ebreo errante va verso l'infinito, invano cercando una meta, col marchio della sua passione in fronte, col dolore di tutti i popoli, con la disperazione di tutte le genti. E il suo passaggio segna una sventura o una conquista. Ma rassegnato e quasi riconciliato con la vita lo rappresenta la gaiezza del quattrocento toscano; torbido e urlante la sua pena sul lido del mare e fra le lave dell'Etna lo vede il po-

polo di Sicilia; chiuso in un'armatura di ferro passeggiar concitato pei sotterranei di Gerusalemme lo sorprende Carlo Ranzo, il cavaliere veneziano del cinquecento; invano a cercar la fine del martirio nel cratere dei vulcani, e contro la collera dei tiranni e delle belve lo spinge la musa tedesca dello Schubart, mentre gli ridà pace il canto di Edmondo Grenier la sera in cui, errando pel vuoto Colosseo, l'ebreo intende commosso al suono dell'*Angelus* la voce di Cristo che si mischia alle armonie della natura e preannuncia la riconciliazione dell'umanità con Dio. Così la ballata del Beranger rivendica per lui le leggi dell'universale carità, e Hamerling e Longfellow e Chamisso e Franke e Quinet e altri poeti ancora lo sollevano dalla triste leggenda al volo dei loro pensieri. Ed egli apparve un istante al genio sovrano di Wolfango Goethe che ne ingigantì la visione tanto da non poterla più comprendere nel suo vasto pensiero, e l'errante passò via ancor solo e reietto verso la consumazione dei secoli. La leggenda di Fiandra gli mise davanti il grosso grembiule di cuoio, sulle spalle un ampio mantello e una vuota bisaccia, ai piedi le scarpe ferrate e al vento la gran barba, come lo videro i borghesi di Bruxelles e gli studenti di Eidelberga che gli offrirono una tazza di birra nella taverna di mastro Cornelio. E Isacco Lachedem fu l'Ebreo errante, partito da Gerusalemme all'alba del giorno seguente la tragedia del Calvario, abbandonandovi la moglie e il piccolo figliolo Emanuele che non rivedrà mai più. Valica le più alte montagne con l'agilità di un camoscio, passa fiumi e mari a piede asciutto, traversa foreste inestricabili senza essere offeso nè aver le vesti lacerate; è a Roma sotto Domiziano e ne fugge al primo grido dei martiri cristiani; corre le Alpi e una bufera di neve lo travolge lasciandolo incolume; giunge a Parigi, allor piccolo borgo fra i due rami della Senna, e inutilmente, egli che sa il più grande dei sacrifici, tenta d'impedire i sacrifici umani dei Druidi. Traversa l'Europa, la Tartaria e la Cina; vede Pechino e il Figlio del Cielo molti secoli prima di Marco Polo; ridiscende in Africa e risale di nuovo in Roma, dove, penetrato a caso in una catacomba, assiste alla celebrazione dei neofiti e alla conversione dei pretoriani venuti a sorprendere i nemici degli dei e dell' impero. Camminando poscia verso Oriente sormonta il Sinai, ma davanti a Gerusalemme, la cara tomba dei suoi cari e dei suoi ricordi, un angelo inesorabile gli vieta di rivederla. Egli supplica e piange e una sua lacrima caduta sul masso, cui disperato si appoggia, vi rimane inumidendolo eternamente.

... E CAMMINA, CAMMINA PER DESERTI E STEPPE ...

E cammina e cammina per deserti e steppe, per luoghi ignoti e magnifiche terre; vede gli splendori di Bagdad sotto il califfato di Aaron-al-Rascid e i sogni delle mille e una notte e volare sul chiuso palazzo della principessa Scirina di Gazna la macchina misteriosa che vi trasporta il giovine Malek.

E prima di Cook e di Peary, di essi più vero e maggiore, raggiunge il polo e prova avanti tutti il terrore delle tenebre e dell'immensa solitudine; ma viene a ridargli animo lo spettacolo maestoso dell'aurora boreale, mentre gli orsi bianchi, le foche grige e le volpi azzurre si scostano da lui spaventate alla vista del primo uomo. Solo un'enorme piovra tenta, sporgendo dai ghiacci, d'avvinghiarlo e trascinarlo nel fondo dei mari; ed è sì grande il

ribrezzo e gli torna così forte, davanti al pericolo, l'amore alla vita, che Isacco Lachedem lotta con tutte le energie e si libera a colpi di bastone.

Ma ancora una volta gli torna la speranza della fine della sua condanna, ed è nella terribile notte dell'anno 1000, quando tutta l'Europa, pervasa di terrore, chiedeva in ginocchio e col capo cosparso di cenere, pietà a Dio per i peccati di tutti gli uomini. Il subissamento non avvenne e il sole tornò a splendere sulle miserie umane e su quella, di tutte la più lacrimevole, dell'Ebreo errante.

Eccolo in Inghilterra, in Ungheria, in Francia, in Isvezia, in Norvegia; eccolo nel 1492 seguire la rotta fatidica delle tre caravelle di Cristoforo Colombo e indugiarsi nelle nuove terre, assistendo più tardi alle feroci conquiste di Pizzarro e agli orrendi massacri in nome del cattolicissimo re di Spagna; eccolo nel XVII secolo al seguito degli eserciti nella disastrosa guerra di Lamagna, e più tardi in Egitto col Bonaparte, e nel 1882 assistere alla catastrofe di Valparaiso distrutta dal terremoto.

Dove il colera e la peste menano strage, dove le carestie e le inondazioni desolano i paesi, dove le rivoluzioni e le guerre edificano e distruggono, passa l'Ebreo errante. Egli è vivo, visibile e palpabile, non è un mito, non è più una leggenda : due ambasciatori dell'Holstein lo sorprendono a Madrid nel 1575, pochi anni dopo è riconosciuto a Vienna; nel 1601 è a Lubecca, nel 1616 nella Livonia, a Cracovia e a Mosca; il 22 aprile 1774 fa l'ultima apparizione a Bruxelles, compiendo per la quarta volta il giro del mondo. Ogni città della Germania l'ha veduto sporco di polvere, il sacco in ispalla, la lunga barba fluente nel candore della vecchiezza senza termine, fermarsi a bere davanti alle sue taverne, appoggiandosi alla soglia, non potendo entrarvi nè sedere; e gli hanno veduto tre croci nere sulla fronte e accendersi sul suo capo a guisa d'aureola la parola fatale « Golgota », e l'hanno udito narrare lo strazio della sua pena, cominciata il giorno che egli compieva il quarantaseiesimo suo anno d'età.

J'avais douze ans passés
quand Jesus-Christ est né.

E i cantastorie dei mercati di Francia e del Belgio, con la lenta nenia salmodica degli antichi pellegrini che andavano mostrando alle folle le reliquie portate da Roma e da Gerusalemme, cantano ancora il « complaint » :

Est il rien sur la terre
qui soit plus surprenant
que la grande misère
du pauvre Juif errant?
Que son sort malheureux
parait triste et fâcheux!

* * *

Ma Giovanni Battadeo o Votadeo o Battè Iddio è stato incontrato in Italia e conosciuto due secoli prima che i Tedeschi lo nominassero Isacco Lachedem.

L'astrologo forlivese Guido Bonatti lo assicura passato per la sua città nel 1267; Bartolo da Faenza lo ospita nella sua casa nel 1310; ser Mariano da Siena lo vide assiso a Fontebianda nel 1400.

Al contrario di Cartafilo, di Assuero, di Malco e di Isacco, che son sobri e taciturni, Giovanni mangia e beve del buono e sa essere piacevole compagno come lo vedemmo sull'Appennino; se anch'egli rifiuta ogni dono di robe e di danari, accetta l'ospitalità e sa mostrarsene grato. Non odia gli uomini, non impreca, non maledice e, se vuol essere interrogato con molta reverenza, non avvilisce l'arte di chi indovina gli altrui pensieri e il futuro, rispondendo a frivole domande. Va leggero, scalzo il più del tempo o con una scarpetta sola; non s'impaccia nè di sacchi nè di bisacce; è spendereccio, e mentre Assuero e Isacco hanno in mano solo cinque soldi per volta, a Giovanni Battadeo le monete si rinnovano nel palmo senza limitazione di numero.

Non ridono mai gli altri; Giovanni ha invece la barzelletta pronta e si burla del prossimo; egli insomma s'è riscaldato al bel sole d'Italia, ha preso la sua condanna con una certa filosofia, prestandosi bonariamente anche alle invettive che Cecco Angiolieri lanciava ne' suoi sonetti contro il longevo padre avarissimo.

Assuero e Isacco corrono disperati verso la loro sorte. Giovanni invece indugia qua e là, approfittando del permesso concessogli di rimanere non più di tre giorni in un dato luogo, e s'accompagna ai viandanti per rendere meno penoso il suo andare; sosta con essi e si riposa. È veramente un turista pratico.

Lo abbiamo noi incontrato mai? Ora vi dirò : la notte del 31 dicembre ci riunimmo in lieta brigata nel casino di Miralba. Vi si sale dalla strada costiera del Lago Maggiore per un brevissimo pendìo protetto da un muricciuolo che si apre su di un cancello cigolante a ogni muover di vento. Il luogo è solitario e l'ombra dei castani ingialliti e dei lecci sempre verdi vi imprime un aspetto melanconico; il silenzio è rotto solo dal murmure di qualche cascatella e dal rombo delle automobili che filano sull'incantevole strada. Di fronte la placida cupezza del lago e dei monti lombardi uscenti dietro il promontorio di Cannero e sperdentisi nella leggera nebbiolina del bacino di Laveno.

Nell'ampia stanza terrena di Miralba, mentre sul rustico focolare divampava rosseggiando il fuoco, c'erano a salutare l'anno che moriva e a ben augurare al sorgere del novello, fra altri, l'abate di San Maurizio, profondo studioso dell'esegesi biblica e degli spiriti moderni, il chimico Grappetti, tipo giocondo di bibliofilo e di enofilo, l'ingegner Gruss e alcune signore.

Fu una riunione simpaticissima, e i brindisi si rinnovarono più volte con la maggiore delle cordialità. La scelta dei vini era stata affidata

al chimico, ed egli si era fatto davvero onore: l'allegria di tutti glielo riconobbe.

Verso le due di notte uscimmo avviandoci verso il paese. Il cielo, pieno di stelle, aveva riflessi d'argento nel profondo specchio del lago, e sulla sponda opposta la lunga fila dei lumi splendeva nitidamente. Camminavamo rischiarandoci la strada con la lanterna e raccontando le più amene barzellette; le nostre voci e le nostre risate correvano da parte a parte su pel pendìo dove biancheggiano, tra i giardini, le ville e via pel tremolìo dell'acqua.

"... TUTTE LE CITTÀ L'HAN VISTO SPORCO DI POLVERE ...

A un tratto, dove la strada si fa più tenebrosa, incassandosi nella roccia sormontata da un filare d'alberi, ci apparve incontro un'ombra che procedeva spedita appoggiandosi a un grosso bastone. Sollevammo le lanterne e scorgemmo un misero vecchio, vestito di pochi panni.

— Buon anno, signori — diss'egli toccandosi il berretto di foggia bizzarra e scansandosi per poter passar oltre.

— Buon anno — gli rispondemmo un po' stupiti, e qualcuno gli chiese: — Dove andate di quest'ora?

— Lontano — fu l'unica sua parola, e ci sembrò che fosse un sospiro.

— Di dove venite?

— Di lontano.

Chi mai poteva essere? Non un battirame che non ne portava gli arnesi, nè uno zingaro così solo e senza verun accento straniero in bocca, nè un contrabbandiere per battere una strada così scoperta, nè uno dei soliti vagabondi chè avrebbe tosto approfittato dell'incontro per chedere qualche moneta.

La nostra allegria era scomparsa e noi tutti, non so perchè, ci trovammo di un subito a disagio. Le signore si erano attaccate al nostro braccio e io sentii la mia tremare come per un brivido di freddo.

— Chi siete? — chiesi allo sconosciuto con voce alta, quasi a togliermi un'angoscia dal cuore.

Ma il vecchio mi guardò con due occhi vivi e lucenti più delle stelle, scosse la testa senza rispondere e riprese il cammino mentre nessuno di noi più non osava parlare.

Certo eravamo tutti sgomenti.

— Perchè?

Ce lo chiediamo ancora. Era forse quel vecchio misterioso l'Ebreo errante?

Mah!

SILVIO ZAMBALDI.

NELL'INTERNO DI ADALIA

VEDUTA DI BURDUR.

L'Asia Minore rimane uno degli ultimi angoli del vecchio mondo in cui si può fare del tourismo nel senso più preciso e più nobile della parola. Il *Handbook of Asia Minor* del Murray, la guida classica dell'Anatolia, dell'Armenia e della Mesopotamia, offre le informazioni particolareggiate necessarie per 119 viaggi nell'interno del paese. Questi 119 itinerarii toccano le tappe più illustri che si possano immaginare: le antiche città famose sono innumerevoli in questa smisurata contrada, da Pergamo a Ninive, da Troia a Babilonia. L'archeologia — sopra tutto tedesca — da quarant'anni va frugando nel piccolo continente, con ritrovamenti preziosissimi; eppure la maggior parte dei tesori sepolti dall'onda del tempo e dalla marca dei popoli è ancora ignota e intatta. Solo in questa regione si da il caso di intere città greche e romane abbandonate dalla popolazione stabilita, depredate dalle vittoriose immigrazioni turaniche delle cose di valore e delle suppellettili trasportabili e rimaste com'erano colle loro strade, le loro mura, i loro acquedotti, i loro palagi, le loro statue, i loro fori, come se un subitaneo catalisma si fosse abbattuto nel luogo, portandone via tutto ciò che non è piantato nella terra con radici di pietra. Il nostro Console d'Adalia mi disse che, in una passeggiata a cavallo lungo il mare, ad est della città in cui risiede, ha contato undici di queste città defunte, nere, solitarie, taciturne, senza una voce, senza un respiro.

ISPARTA - SOTTO LA TORRE.

Mandato dal mio giornale in Asia Minore per studiarvi la situazione politica creatavi dalla guerra e dalle nuove ambizioni europee, ho dovuto interessarmi delle cose viventi, e non ho potuto prestare molta attenzione alle reliquie del passato. Ma, se anche si prescinde dalle memorie, l'Asia Minore rimane per il viaggiatore curioso una delle contrade più attraenti e più appassionanti del mondo, per l'inesauribile varietà del paesaggio, per la solenne nobiltà delle sue montagne, per la luminosa grazia delle sue costiere, per il raccoglimento pieno d'ombre dei suoi villaggi, per l'ingenua e vergine anima delle sue popolazioni.

Ho visitato con cura particolare l'altipiano di Adalia, la regione che l'abilità della nostra diplomazia ha riservato all'influenza

BURDUR - CURIOSITÀ.

italiana. Mi premeva vedere coi miei occhi quali sono le caratteristiche di questa contrada, quali le sue condizioni di produttività, quali le disposizioni della sua popolazione. Il nostro Console marchese Ferrante, un giovane valoroso che sa promuovere energicamente i nostri nascenti interessi, con una cortesia di cui quì gli rendo grazie, mi combinò un itinerario che comprendesse tutto ciò che ha importanza per noi in questa zona, e pattuì l'affitto dell'*araba* per il viaggio.

COLAZIONE PER VIA.

Questa operazione non è molto semplice: esige pratica, autorità e cautela. Si tratta di sprofondarsi per otto, dieci giorni nell'interno di un paese ignoto, a bordo di una vettura che deve rappresentare il veicolo ed il passaporto, la difesa e la casa, per montagne e per valli, su strade malagevoli e su strade inesistenti. Necessità quindi di una vettura comoda, di cavalli solidi, di un vetturale o *arabagi* fidato, calmo, conosciuto nei luoghi in cui si viaggia, non amico soverchio del *raki*, l'acquavite turca, e non attaccabrighe, servizievole, perchè bisogna, viaggiando nell' interno dell' Asia Minore, prepararsi ogni cosa, dal letto al cibo, e nello stesso tempo discreto, perchè non conviene in un così delizioso viaggio essere molestati dalla curiosità eccessiva o dalla loquacità intempestiva del proprio auriga.

L'*araba* e l'*arabagi* che il Console mi trovò raccoglievano tutti questi requisiti: nuova l'*araba*, vigorosi i cavalli, serio e grave l'*arabagi*. Preparata l'*araba* nelle debite forme, fatti trottare i cavalli, accettato il prezzo, Pandelis, l'*arabagi*, mi strinse calorosamente la mano. Era la firma del patto. Mancava la garanzia: e anche la garanzia venne, sotto forma di una lira turca (23 franchi) che Pandelis estrasse dalla lunga borsa che ogni buon suddito ottomano porta compressa fra la cintura ed il torace, e mi consegnò, come pegno dei suoi buoni servigi. Se, al ritorno, avrò fondati motivi di lagnanza, non solo non pagherò il prezzo convenuto, ma mi terrò per ricordo la lira turca di Pandelis.

E in una dolce alba d'ottobre si parte. Adalia è ancora tutto insonnolita mentre l'*araba* l'attraversa al passo, traballando sullo spaventevole selciato. Appena fuori della città, lasciati alle spalle i cimiteri pieni d'erbe ed irti di stele, l'*araba* si getta ad un trotto allegro sulla strada larga, polverosa, piena di carovane che scendono dalla montagna.

Intendo subito che organismo perfetto e felice è per il mio viaggiare questa bizzarra vettura che rassomiglia ad una stanzetta rotolante, colle sue due brave porticine e le finestruole munite di cortine tutto intorno. In attesa della ferrovia, l'*araba* rimane il modo ideale di percorrere l'Asia Minore. Non si poteva ideare un veicolo più comodo e più adatto alle grandi distanze. In queste strade il *landeau* sarebbe una tortura. Nell'*araba* non ci sono sedili. Un materasso e dei cuscini permettono di sdraiarsi, di accoccolarsi, di allungarsi, di dormire come nel proprio letto. Si va per colli e per piane, e si conserva un poco l'illusione di essere restati a casa. Tanto più che in una grossa cesta che tondeggia ai nostri piedi si è portato tutto ciò che è necessario alla nostra vita, dal pane al latte condensato, dalla cucina al letto da campo. Alla fine di ogni tappa si trova solamente un *han*, qualche cosa come il *fonduk* arabo, che provvede di caffè e di una stanza perfettamente vuota. Ma in viaggio si ha per noi tutto l'orizzonte. Si è come sul ponte di una nave.

IL MIO AMICO MUSTAFÀ.

Nel mio giornale ho reso conto dei risultati delle mie osservazioni. Non è il caso che io mi ripeta. Per otto giorni ho viaggiato colla mia *araba,* dall'alba al tramonto, visitando tutti i luoghi che interessano la ferrovia concessaci, che formerà lo strumento più potente della nostra penetrazione: Istanoz, Burdur, Egherdir, Isparta. Ho attraversato una delle più belle e più fiorenti contrade che nei miei viaggi io abbia veduto. L'altipiano, che è elevato di mille metri sul livello del mare, non forma un paesaggio accidentato, montagnoso. È un immenso sistema di fiumi e di laghi di terra scura, sciolta, generosa, tutta coltivata a grano, che stagna, scorre, si disgiunge, si confonde fra catene di collinette basse, ondose, che si dànno la mano in una lieve corsa senza fine incontro al cielo cristallino. Nessuno direbbe di essere a mille metri d'altezza. La sensazione dell'elevazione svanisce completamente. Pare di essere fra le colline nostre, di Piemonte o di Toscana. La nota singolare del paesaggio è data da questo ininterrotto corso della riviera di terra granaria, piatta, uguale, senza una increspatura, senza una frattura, senza un corso d'acqua, senza un fosso. L'acqua cade abbondante sull' altipiano: ma non scorre sulla superficie del suolo in rivi e fiumi. Dopo un breve percorso alla luce del giorno, è succhiata dalla terra leggera, s'inabissa nel terreno, scola in torrenti segreti e ritorna alla luce dopo molto peregrinare nelle viscere della terra, ai piedi della montagna, vicino al mare, con un violento pullulare di sorgenti. I Turchi chiamano *Duden* questi strani capricci di cui si compiacciono sul loro altipiano l'acqua e la terra.

Il sistema dei *Duden* servirà molto ai costruttori della nostra ferrovia, perchè ridurrà considerevolmente il numero e l'importanza delle opere d'arte necessarie. Non ho veduto dove fosse richiesto un ponte degno di tal nome. Tutte le difficoltà consisteranno nel raggiungere, attraverso i due scalini giganteschi che portano all'altipiano, il livello di Istanoz, che è, su per giù, il livello di Burdur, e della zona più importante della nostra concessione. Le gorgie di Cibuk, attraverso a cui oggi passa la strada carrozzabile Adalia-Burdur, lunghe una decina di chilometri, strette come un corridoio e fortemente inclinate, mi sembrano difficilmente accessibili ai binari. Ma il *détour* delle gole di Yenigé, vigilate dal cadavere dell'antica città di Termessus, che Alessandro Magno ha sforzato, a cui sono giunte le legioni di Manlio, mi sembra una giravolta utile, che risolve il problema senza eccessive difficoltà. Per questo *crochet* si sbocca abbastanza comodamente ad Istanoz, sull'altipiano che dobbiamo scalare. Poichè Istanoz è un centro importante per sè stesso, e perchè chiave dell'altro centro molto produttivo di Elmali, ed in ogni caso dovrebbe essere collegato con un tronco laterale alla linea principale Adalia-Burdur, tanto vale farvi passare la linea principale direttamente.

CIMITERO MUSULMANO.

KERMESSE TURCA.

ISPARTA - PRODOTTI AL MERCATO.

Sulla costruibilità della ferrovia per le caratteristiche del terreno non mi pare adunque che vi siano difficoltà che la nostra ingegneria non possa facilmente superare. Sulla produttività della regione, l'impressione che ho riportato è assolutamente favorevole. Il paese è fertilissimo. Tutto l'altipiano è coltivato a grano: un magnifico grano, di qualità eccellente, che io stesso ho potuto apprezzare, perchè il pane di cui mi provvedevo, saporito e cordiale, si conservava

L'ARABA.

fresco e tenero per due o tre giorni. Burdur ed Isparta sono centri importanti di produzione agricola ed industriale: i loro tappeti sono pregiatissimi e lavorati su migliaia di telai; è famosa la loro essenza di rose, il loro oppio è di potenza terribile, e la loro uva è fra le migliori che io abbia gustato.

Attualmente quasi tutta la produzione di questa feconda contrada affluisce a Smirne, per la ferrovia di Aidin, che si spinge fino ad Egherdir, prendendo a Baradiz le merci di Burdur e a Keule Eunu la merce di Isparta. Ma basta gettare un colpo d'occhio sopra una carta per convincersi che questa situazione è illogica, e quindi antieconomica, e deve cessare appena la nostra ferrovia sia costruita.

Il porto naturale dei bacini lacuali di Eghedir e di Burdur non è Smirne, ma è Adalia. Non è ammissibile che i prodotti di una regione debbano avere il loro sbocco in un porto lontano più di 600 chilometri, mentre hanno a 150 chilometri un porto magnifico come Adalia. Chi conosce quanto può gravare il prezzo di una merce un soprapercorso ferroviario evitabile di 450 chilometri, comprende come la nostra ferrovia, appena aperta al traffico, avrà per risultato di restituire ad Adalia il suo *hinterland* naturale, la sua zona di competenza legittima, che oggi, per mancanza di mezzi di comunicazione, le è sottratta a favore del lontano e costoso porto di Smirne.

Il guaio si è che gli Inglesi padroni della ferrovia di Aidin, per la convenzione del 1906 si sono assicurata una zona di rispetto di 40 Km. intorno alla loro linea, sulla quale zona nessuna ferrovia può essere concessa dal Governo ottomano ad una compagnia concorrente. Poichè, sempre per questa convenzione, gli Inglesi possono spingere la loro linea attuale da Baradiz all'estremità orientale del lago di Burdur con un tronco di cir-

PIANO DI CELTIKGI.

ADALIA - PANORAMA DAL MARE.

ca 13 chilometri (ma non alla città di Burdur, che è collocata oltre l'estremità occidentale del lago), la nostra ferrovia di Adalia non potrebbe raggiungere Burdur, che è a una ventina di chilometri soltanto dalla linea di Aidin, e dovrebbe arrestarsi a Celtikgì, in uno dei più lussuriosi bacini frumentari dell'altipiano, ma fuori di un grande centro, a soverchia distanza dalle città principali che deve servire.

In questo caso la nostra ferrovia si ridurrebbe a poca cosa, ed Adalia non potrebbe muovere a Smirne, per la zona che l'interessa, che una limitata concorrenza.

Ma, in materia finanziaria, esiste sempre la possibilità di un compromesso. È indubitabile che la nostra ferrovia di Adalia farà alla ferrovia di Aidin una concorrenza dannosa, perchè le sottrarrà il traffico delle stazioni più lontane, il quale, appunto perchè è costretto a fare sulle sue linee la massima percorrenza, le da il massimo profitto. Ma c'è sempre modo di intendersi. Se i capitalisti della ferrovia di Aidin ottengono dai nostri finanzieri compensi che li indenizzino in altro modo di ciò che verranno a perdere per la costruzione della ferrovia di Adalia, essi non avranno ragione di lamentarsi e di resistere, e la ferrovia Adalia-Burdur, caduta l'opposizione inglese, potrà costruirsi e magari allacciarsi alla ferrovia di Aidin, con grande vantaggio politico e militare del Governo ottomano e con immenso sollievo di quelle popolazioni.

Comunque, non è questo il genere di informazioni che può interessare di più la *Rivista* del Touring. Per ciò che di più sportivo e strettamente turistico ho potuto osservare nel mio viaggio, devo esortare chi è in grado di intraprendere una visita a quelle regioni, di farlo con entusia-

(*Fotografie G. Bevione*).
ADALIA - SULLE BANCHINE DEL PORTO.

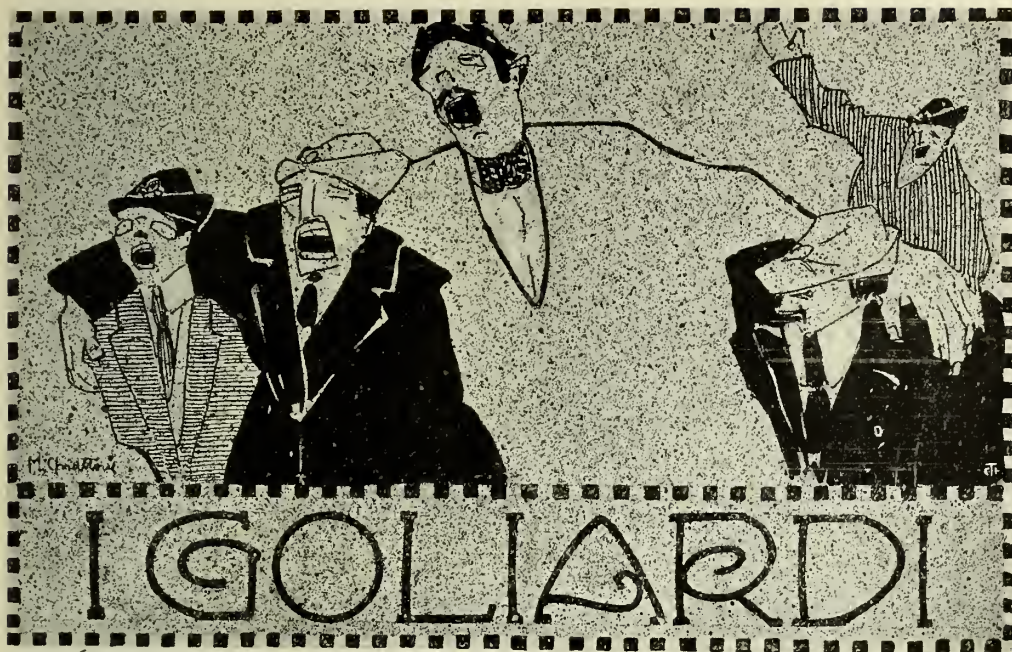
smo e senza ritardo. Adalia ed il suo altipiano vivono gli ultimi anni della loro placida, silenziosa, beata vita ancestrale. Fra qualche mese sbarcheranno le commissioni di studi preparatorii mandate dalla società concessionaria della ferrovia, per allestire il progetto della linea: fra qualche anno la costruzione sarà compiuta ed il fischio della locomotiva sgominerà le carovane dei dromedarii che scendono maestose ed interminabili dalla montagna, guidate dall'asinello minuscolo, vigilate dal cammelliere che cammina sulla strada incerta filando la lana.

Il singolare fascino del paese non si troverà più. Il mio amico Pandelis cercherà un posto di sorvegliante nella ferrovia, e la sua ospitale *araba* che per otto giorni mi ha portato con grazia per l'altipiano diventerà un oggetto di museo. Sorgeranno i primi alberghi pretensiosi e fatalmente infestati dai parassiti che imperversano sulla contrada, e spariranno i minuscoli caffè che sorgono a distanza di poche ore l'un dall'altro sul margine della strada, ombrati dalle frasche e pieni di poesia, e spariranno i *han* raccolti o fragorosi, ma tutti vuoti, tutti ignudi, muniti soltanto delle stuoie tese sul pavimento e della tazza patriarcale di caffè. Si avrà allora il cattivo vino, che questa gente non iniziata ai segreti dell'enologia cava dalla stupenda uva zuccherina delle sue terre, anzichè la bell'acqua limpida che sgorga dalla rupe lungo la strada, raccolta pietosamente in una fontana dal musulmano benefattore. Si avranno il *pilaf* e la dura carne condita con l'orrendo grasso di montone, che è la base della culinaria turca, anzichè il cibo semplice del nostro gusto, comperato in un villaggio, cucinato da noi alla nostra maniera, nel fornelletto da campo, mangiato con giocondo appetito in compagnia dell'*arabagi* all'ombra di una pianta cortese, mentre i cavalli staccati rompono la loro biada, e l'*araba* si scalda al sole come una grossa matrona infreddolita. Alla sera, invece di sbarcare come da un vascello dalla vettura, prendere possesso della migliore stanza vuota del *han* e prepararvi colle vostre mani il lettino da campo in un angolo lontano della finestra che ha le imposte ma è senza vetri, e però lascia entrare la profumata frescura notturna e il raggio di qualche stella curiosa, si troverà un misero albergo colla *cariola* (letto di ferro) armato di zanzariera, ma annerita negli angoli alti dalla permanenza delle cimici in grandi contingenti.

Non ci saranno più, ingoiati dalla rivoluzione rapida del costume che il nuovo mezzo di comunicazione inevitabilmente scatenerà sull'altipiano, gli indimenticabili tipi che hanno rallegrato e ravvivato questo mio viaggio: Costantidis, il padrone del *han* di Istanoz, un piccolo Greco suddito ottomano, pieno di premure, tremante per le violenze che soffre dai funzionari e dagli ufficiali turchi, che mi viene vicino mentre mi sto preparando il letto, misterioso come un congiurato, per implorarmi di far presto con questa ferrovia; Mustafà, il proprietario del *han* di Burdur, un Turco barbuto ed autentico, che mi prende violentemente a sua disposizione per farmi visitare il paese, mi fa correre a precipizio per le stradette che si popolano di curiosi; Atgiali Zadé Abdullah, negoziante di tappeti, di cui non conosco altro che il nome e la professione, perchè l'ho letta sopra una carta di visita; Milad e Tevfik, *polis,* cioè uomini della polizia, che mi vengono a trovare appena la notizia del mio arrivo s'è sparsa per Burdur, a domandarmi coi gesti chi sono, e poi che l'hanno appreso da una lettera del *Mutessarif* d'Adalia, appunto perchè sono soddisfatti, non se ne vanno, e presenziano la mia cucina e la mia cena, prendendo parte al numeri del mio modesto *menu* che la religione musulmana non interdice; Damasd Hussein, uno dei notabili del villaggio di Karıpgia, che, vedendomi costretto, per mancanza d'alberi, a far colazione al sole, mi tira in un suo giardino, ma con modi così bruschi, che io lo credo un nemico, e poi manda via le sue donne, distende tappeti e stuoie, porta cuscini, uva delicata, acqua freschissima, convita i maggiorenti del paese a contemplarmi, così che sotto gli sguardi attenti e benigni di questo areopago di saggio, io, e Pandelis consumiamo il nostro pasto dividendo un poco lo stato d'animo della bestia del serraglio che fa la sua refezione sotto gli occhi del pubblico.

Dovunque ho trovato la più amabile, cordiale, spontanea ospitalità. Da nessuno ho avuto molestia. Non so il turco, non mi sono munito di un interprete, per avere il piacere di cavarmi d'imbarazzo da me; il *Mutessarif* d'Adalia mi consigliò di non chiedergli il solito gendarme, che egli mi avrebbe dato volontieri, perchè le strade e le popolazioni erano assolutamente tranquille. E così le ho trovate. L'essere io italiano — ad un anno di distanza dalla pace di Losanna — non ha suscitato contro di me l'ombra di un rancore. Anzi, ho potuto constatare che un alto prestigio era esercitato dal nome d'Italia in queste terre puramente, esclusivamente turche. Un benefico effetto della guerra che noi non sospettavamo.

L'attesa della ferrovia è enorme. Ne ho trovato traccia evidente dovunque: le autorità che mi hanno ricevuto mi hanno dodomandato avidamente notizie: in molti luoghi sono stato preso per il primo pioniere della ferrovia, e in conseguenza trattato con maggior riguardo, perchè dalla ferrovia questa gente s'attende il bene supremo — d'essere messa in comunicazione col mondo. Tutto si presenta adunque sotto i migliori auspici. Il Governo ottomano incoraggia la nostra iniziativa, le popolazioni la invocano, la contrada è degna delle nostre cure. Incominciamo.

GIUSEPPE BEVIONE.

I GOLIARDI

I nostri lettori, che amano sopra tutto ogni manifestazione di vita e di movimento, non saranno malcontenti se parleremo loro di una classe fra le più simpatiche e che, militando, sotto le insegne della giovinezza, rappresenta per ciò stesso il movimento e la vita. Parlo degli studenti, dei nostri studenti. Quanta gajezza in quest'unica parola: studente! Quante matte risate, quante colossali burle, quanta festevole spensieratezza essa rievoca nell'animo d'ognuno e quanti dolcissimi sogni richiama alla mente, quanti fervidi entusiasmi, quante lontane speranze, di cui la realtà dura della vita ha quasi sempre dileguato gran parte od ha per lo meno assai rallentato la troppo celere fuga!

UN MAESTRO UNIVERSITARIO TEDESCO DEL SECOLO XIV.

* * *

Le condizioni in cui si svolse nel pieno medioevo l'attività degli studiosi riescono di singolare interesse per i lettori della nostra *Rivista*, giacchè gli studenti di quell'epoca rappresentano, per così dire l'elemento viaggiante, se a questa parola noi lasciamo il significato preciso che deriva dalla sua etimologia.

Intorno al mille, vale a dire all'approssimarsi di quell'anno in cui, secondo una tradizione troppo a lungo accreditata, incombeva al mondo

PADOVA. - IL CORTILE DELL'UNIVERSITÀ - (Opera creduta del Sansovino).

l'estrema rovina, in quei tempi appunto nei quali tanti si raffiguravano l'umanità paralizzata dal terrore della morte imminente, noi vediamo invece che un rinnovato desiderio di sapere, dopo essere uscito dai chiostri, percorre arditamente il mondo. I *clerici vagantes,* codesti errabondi studenti, corrono infatti ovunque sia un qualche maestro illustre, dalla cui parola ricevano nuovo lume di discipline, ch'erano allora o tornavano in onore, quali la teologia, la medicina, il diritto, le *magiche frodi,* l'arti del Trivio, grammatica, dialettica e rettorica, cui s'univano l'*ars dictandi* e l'*ars concionandi.* E la schiera dei nuovi studiosi cresce di giorno in giorno, e percorre senza posa tutto l'Occidente, pronta sempre a riprendere il cammino, appena abbia notizia che un altro maestro famoso levi alta la fama di sè, e quegli animosi non curano le fatiche e i disagi, pur se debbano percorrere miglia assai e traversar fiumi e valicar monti, e questo, a chi ripensi le condizioni della viabilità e della locomozione nel medioevo, apparirà non soltanto segno evidente di quel che possa la brama del sapere, ma sembrerà altresì un esercizio turistico per nulla disprezzabile e che potrebbe onorevolmente star di fronte a tanti che si compiono oggi. Ed è interessante in proposito riportare le parole che, a mezzo il 1100, Folco, priore di Denil, dirigeva al celeberrimo quanto sventurato Abelardo, maestro sommo di dialettica: « Nè la distanza, nè l'altezza delle montagne, nè la profondità delle valli, nè la difficoltà dei cammini pieni di pericoli, ingombri di predoni, poterono trattenere la foga di chi correva ad erudirsi a te dappresso. I giovani inglesi non si lasciavano sgomentare nè dai flutti marini che da te disgiungevansi, nè dal terrore delle procelle: al solo tuo nome, sfidando ogni rischio, si precipitavano alla tua volta. L'Irlanda remota t'inviava i suoi figli perchè tu li ammaestrassi; gli abitatori dell'Angiò deponevano a te dinanzi ammansati la nativa fierezza. Il Poitou, la Guascogna, la Normandia, le Fiandre, la Spagna, la Germania, la Scandinavia istessa, ardendo dal desiderio di celebrarti, vantavano ed acclamavano incessantemente il tuo genio. Che dirò della metropoli e d'ogni altra parte della Francia? Tutti v'erano smaniosi di ricevere le tue lezioni, come se presso di te soltanto potesse rinvenirsi l'insegnamento ». E queste parole, come abbiamo di già accennato si possono applicare a tutt'i maestri famosi ed a tutte le città che in Europa fiorissero maggiormente per coltura ed ingegni, sia all'estero che da noi, presso cui le scuole di Bologna, di Napoli e di Salerno, vantavano fama eccellente per gli studi di giu-

PADOVA - GALLERIA SUPERIORE DEL CORTILE DELL'UNIVERSITÀ - (Sansovino).

risprudenza e di medicina. In questo risveglio di energie, che preannunzia un movimento di trasformazione, il quale si venne sempre più intensificando sino a raggiungere nel secolo XII il suo momento culminante, accadeva naturalmente che il dissidio, esistente fin dai tempi più caliginosi, fra lo spirito ascetico implacabilmente feroce e lo spirito di rivolta a quest'ascese dominante, si venisse facendo sempre più acuto. E la poesia medioevale che combattè gagliarde battaglie a liberare la coscienza umana; or satirica or amorosa, or bacchica, or giocosa, è quella che va sotto il nome di poesia gogliardica o dei *Goliardi*.

Chi siano questi Gogliardi, il cui nome diviene quasi emblematico di tutta una poesia di ribellione, non è così facile affermare, come generalmente si crede. Questo nome di Goliardi è divenuto quasi sinonimo di studenti, e quindi, a prima vista, parrebbe logico concludere che i Goliardi siano stati gli studenti del medioevo.

Ma a noi preme soltanto sapere che i Goliardi medioevali rappresenterebbero nella classe colta e studiosa i poeti appunto della ribellione all'ascesi e dell'amore alla vita.

Ma non significa questo già che i Goliardi formassero una vera Associazione di studenti, regolata da leggi e statuti. Per quanto alcuni critici abbiano sostenuto l'esistenza di tale Associazione, altri l'hanno negata con vigore non meno energico, ed altri hanno affermato ancora che i Goliardi non furono scolari vaganti, ma solo giullari, e che non furono nemmeno poeti.

Più difficile è stabilire d'onde derivi la parola *Goliardo*. Secondo alcuni la parola Goliardi sarebbe un sinonimo di *buffones, joculatores, seccatores, ribaldi,* nomi più o meno gentili come ognun vede, coi quali si designavano non solo i giullari e i ciarlatani, ma anche i poetastri nemici dei tranquilli riposi della gente seria. Secondo altri *goliardus* fu confuso con *guliardus* che deriva da *gula* (e quindi significa ghiottone parassita) mentre *goliardus* deriva senza dubbio da Golia. Di modo che tutta la questione si riduce a sapere chi sia stato questo Golia, dal quale discesero tanti figliuoli simpaticamente ribelli e baldanzosi. Accennando di volo che alcuni credettero che il nome di Golia derivasse dalla parola provenzale *gualiardor* che significa *ingannatore* (il che metterebbe in luce un lato non di più amabile degli scolari vaganti), noi concluderemo col dire che ha sempre incontrato maggior favore quella che vede in Golia colui che minaccia e sfida l'esercito d'Israele.

E questa figura simboleggiante la forza sovrumana, accordandosi alle idee ed ai gu-

...CHE I DÌ DI FESTA HAN CARI.

sti del tempo, era di sicuro fatta per piacere singolarmente agli arditi e giovani novatori, che tante battaglie combattevano in nome della vita. Di conseguenza, stando così le cose, noi potremo non difficilmente spiegarci perchè tanto fosse loro a grado il chiamarsi figli di Golia, confratelli di goliardia.

E, per chiudere allegramente questa parte non dispaccia ai lettori che fra i numerosissimi canti dei Goliardi io ne trascelga uno, che è tutto fremente di vita e di giovinezza:

Tempo è di far baldoria,
È giorno di letizia;
Or tutta l'aria suoni
Di trilli e di canzoni.

Dica ciascun dell'animo
La gioja, ciascun s'agiti
Massime gli scolari
Che i dì di festa han cari.

Oggi non penne e codici,
Ma de' pranzi il tripudio,
E i versi di Nasone
O d'altro egual burlone.

Checchè dagli altri facciasi,
Amiam noi che siam giovani!
E col più della gente
Godiam allegramente.

* * *

La comunanza di giovani appartenenti a nazioni la cui diversità appariva ancora più profonda nei tempi andati, apportò spesso nel successivo svolgersi dei secoli, confflitti e competizioni, che non di rado finirono nel sangue. Si aggiunga che le antipatie nazionali si complicavano quasi sempre d'antipatie municipali, così all'estero che da noi. E qualora si tenga presente che gli scolari, vaganti o non, per la fiamma di giovinezza che accendeva loro il sangue e per quella gran voglia di ridere e di celiare, propria dell'età loro, non erano di sicuro gli esemplari più immacolati del buon costume, si comprende facilmente come fra loro ed i borghesi si accendessero baruffe violente, le quali non contribuivano certo ad aggiungere simpatia al nome degli studenti

A Parigi, che, come tutti sanno, è stato sempre uno dei massimi centri di cultura, le lotte furono vive e frequenti, ed uno scrittore di molti secoli fa ci dice senza troppi giri di parole che gli studenti si mostravano più avidi di ricercar denaro anzi che istruzioni nei libri.

* * *

Da noi, alcune città, come Bologna, Padova, Pisa, Pavia hanno conservato, pur a traverso le mutazioni dei tempi, abbastanza spiccata la loro fisonomia *studentesca,* per ciò stesso che non essendo delle città maggiori più facilmente rivelano l'impronta di quella esuberante gioventù che studia e vive entro le loro mura antiche.

TIPI DI STUDENTI DEL SECOLO XIV.

PADOVA - LO STORICO CAFFÈ PEDROCCHI. (*Fotografie Alinari*).

Abbiamo appena bisogno di accennare, ad esempio, quale fama abbia goduto fin dal più folto medioevo la nostra Bologna che, per essere la Dotta per eccellenza, impresse in esergo delle sue monete le celebri parole « Bononia docet ».

Anche la nobile e vetusta Padova si onora, com'è noto, d'una delle Università più antiche e più famose della penisola. È magnifica testimonianza della frequenza degli studenti, che in ogni tempo accorsero alla parola dei maestri illustri, porgono gl'innumerevoli nomi e stemmi dei personaggi graduati da quella Università, nomi e stemmi che di lor fanno magnifica mostra sotto i colonnati stupendi, costruiti da Jacopo Sansovino col raro magistero dell'arte sua.

E come non ricordare con quella di Pisa, ove il genio di Galileo si fece banditore della nuova scienza, l'Università di Pavia, così ricca di gloriose memorie, secondo attestano, negli splendidi cortili, le tante lapidi e i monumenti di professori e scolari celebri? E non basterebbe ricordare fra questi studenti appunto, lo scopritore immortale del Nuovo Mondo, Cristoforo Colombo, che, a quanto si afferma, studiò proprio a Pavia?

Ma, per tornare all'estero, abbiamo appena bisogno d'accennare che una delle nazioni presso cui la classe degli studenti serba spiccatamente un'originalissima fisionomia, è certamente la Germania. E ciò, senza dubbio, dipende, in gran parte, dal modo stesso in cui sono costituite le Università tedesche, le quali formano delle Società libere e indipendenti, sostenute sì dallo Stato, ma che si governano di per sè e godono di numerosi privilegi.

Adunque lo studente germanico quando è entrato nella *civitas universitatis*, dopo aver giurato fedeltà nelle mani del Rettore, passa ad uno stato giuridico intermedio, per cui è presso che inviolabile.

Il bere costituisce poi per gli studenti tedeschi una vera professione di fede, e per diventare un perfetto bevitore occorre quasi un corso, poco men che uguale a quelli di facoltà. Ed il linguaggio inerente al bere ha anch'esso le sue complicazioni: si bevono infatti dei *dottori*, dei *vescovi*, *totialis* o *partialis*, *sauf*, *oder lauf*, *sine bartwisch*, e via dicendo!

Una consuetudine, che vige ancora fra gli studenti delle Università tedesche, è il duello, e più che duelli potrebbero a volte chiamarsi tornei, poichè talora manca ogni ragione allo scontro e i due avversari sono spesso intimi amici.

Il fatto è che non di rado si sfregiano maledettamente, con danno particolare dei nasi e delle orecchie, ed anche a noi è capitato spesso di vedere, fra i viaggiatori che ven-

LA TAVERNA ANTICA.

gono alla nostra Italia, assai volti malconci, che portano molto evidenti i segni della vita studentesca.

* * *

La caratteristica più simpatica e che da sola basterebbe a renderci cari gli studenti è quella inestinguibile d'ideale ch'essi portano accesa nel loro cuore e che li spinge sempre innanzi, volonterosi e arditi, ogni qual volta la libertà della patria o dell'idea, li chiami a combattere le sue feconde nobilissime battaglie.

Abbiamo appena bisogno d'accennare ai nostri lettori con quale slancio la Germania insorgesse tutta contro la spada onnipossente di Napoleone il Grande; ma fu ancora nel petto dei giovani studenti che questo slancio si tramutò in furore.

Qualche anno dopo si strinse poi fra i giovani il *Tugendbund,* quella celebre associazione di cui Fichte era stato uno dei fondatori e da cui uscì Teodoro Korne, il poeta soldato, col *Canto alla spada* e le canzoni di questo novello Tirteo ripetevano in coro gli studenti di tutte le università tedesche, marciando contro il nemico, durante le campagne famose del 1813, 1814, e 1815.

Fin dai moti del 1821 gli studenti torinesi furono soggetti alle prime persecuzioni, e infatti alcuni di essi furono arrestati al teatro d'Angennes, per aver messo il berretto frigio. I compagni allora disselciarono il pavimento e per protesta si chiusero nell'Università e respinsero gli assalitori, i quali spararono uccidendone parecchi e ferendone altri. Ma quando poi, in quel periodo che va dal 1848 al 1870, un soffio ardente d'indipendenza corse per la Patria, accendendo tutti i cuori, dalla barriera delle Alpi al mar di Sicilia, gli studenti, corsero a frotte sui campi di battaglia, offrendo anelanti a quella santa causa la loro giovinezza balda.

* * *

Oggi, i lettori l'hanno osservato, la fisonomia della classe studentesca, adattandosi ai tempi, si è modificata in una parte più e meno altrove.

I tradizionali berretti goliardici non mancano di riapparire a quando a quando, e in qualche Università la festa dei nuovi inscritti, i *matricolini,* si celebra ancora con un brio, con uno slancio direi quasi d'altri tempi. Giacchè quello spirito di classe, così spiccato e così rumoroso a volte e, così gioviale sempre quale sembra che animasse gli studenti ai tempi dei nostri padri e dei nostri nonni va gradatamente perdendosi nella tendenza livellatrice, propria del tempo nostro.

Ma, per quanto modificata, l'anima goliardica pur rimane sostanzialmente la stessa: simpaticamente ribelle, genialmente eccessiva nelle simpatie e negli odi, sempre accesa agli entusiasmi più vivi, pronta alla battaglia sempre che pensi conculcato un suo diritto, disposta continuamente a tramutare il mondo. Il cuore è sempre quello: il cuore ardente e vivo della giovinezza.

NINO CHIARADIA.

Si è già quasi rinchiuso il paradiso dei bambini. Mille lusinghe, mille sogni risplendevano dalle botteghe ai loro insaziati desiderî: tutto ben disposto, pronto alla loro curiosa immaginazione e vi era il dramma la finzione scenica, il romanzo e il poema per l'infanzia.

Ecco i giuocattoli. Essi hanno formato il materiale vivo delle nostre coscienze e delle nostre prime esperienze; sono quasi l'origine di noi stessi.

Non si può fare la loro monografia, perchè l'istoria loro è quella dell'animo umano; la loro influenza morale e materiale ha radici profonde che si abbarbicano in noi adulti; la loro fabbricazione poi ha dato sempre campo libero a tutti gli inventori: le società più convulse han veduto operai ed artisti curvi al lavoro sopra questi simboli di gioia: i giuocattoli hanno nutrito gli umili e rallegrato i piccini.

La loro origine? Lontana e nebulosa come la psiche stessa, perchè sono gli istrumenti per l'esercizio artificiale di tutte le energie latenti, come l'atteggiamento guerriero e predatore del ragazzino irrequieto o come gli atti dolci ed amorevoli della bimba che vezzeggia la sua bambola. I giuochi sono nel nostro istinto; manifestano evidente l'azione simulata in luogo della manifestazione reale.

I fanciulli sempre fanno quello che vedon fare: il perchè dei loro giuochi è essenzialmente l'imitazione di ciò che forma l'abitudine, l'esercizio, l'ambizione dei grandi: chi fa il cocchiere, chi fa il soldato, chi il generale, chi il ferroviere, chi il mercante, chi il prete, chi l'aviatore. Ma in fondo appare costante la commedia dell'attività adulta, anche nella più stravagante fertilità dell'invenzione che completa la realtà anche attraverso l'impossibile; ed ecco i giuocattoli tipici nel semplicismo infantile: il manico della scopa diviene l'agitato corsiero col quale si fanno le cavalcate rumorose nelle steppe, la cassa a due ruote si tramuta nella carrozza meravigliosa della regina delle fate e sull'aquilone che ondeggia al vento la fantasia si innalza nel cielo sconfinato.

E sempre è stato così. Non molto tempo fa scavandosi un mausoleo d'Egitto sono stati tratti dal secreto di una tomba cinque volte millenaria, presso un piccolo sarcofago, dei giuocattoli: erano un fantoccio grottesco che aveva snodate le braccia, un cavalluccio di avorio e un coccodrillo che apriva e chiudeva le mascelle.

Anche nel « viaggio dei morti » l'antica civiltà aveva voluto rallegrare il bimbo rapito perchè al di là sorridesse ancora ai consueti trastulli.

Nella mitologia pagana le creazioni, le dediche agli dei, a Venere, a Bacco, ad Ercole, ricordano spesso giuochi e giuocattoli, come l'offerta di Apollonio ad Amore:

« Ti darò — dice il devoto — o roseo e divino fanciullo, il giuocattolo prediletto a Giove quando piccino stava sul monte Ida: una palla saltellante, formata di cerchi d'oro. Lanciandola nell'aria traccerà, come un astro, un solco di fiamma luminoso ».

Le tombe, le medaglie, le memorie rievocano spesso questi inseparabili compagni della puerizia, anche in alcune sepolture cristiane fra mezzo alle reliquie più severe. Perchè nessuno fu mai arcigno contro i primi giuochi: sopprimere il giuocattolo, vorrebbe dire essere ostili all'infanzia, uccidere con lenta crudeltà l'anima dei bambini, impe-

IN UNA FABBRICA: L'ACCONCIATURA DEL CAPO.

dire che essi si agitino, esperimentino, interroghino, educhino i proprî sensi: relativamente, nella vita di sei anni, imparano assai di più con i giuochi, di quello che potranno apprendere in tutto il corso della loro esistenza.

***

Alcuni giuocattoli, come simbolo, sono e rimarranno immutabili. Le bambole, i fantocci, i carrettini a due o quattro ruote variano solo insensibilmente nei particolari e nella fattura: la bambola egiziana o greca non era gran che dissimile da quelle che oggidì si vendono, a buon prezzo, nei nostri negozi.

Solo attraverso i paesi e le civiltà differenti, questi piccoli arnesi conservano per l'occhio dei bimbi o la loro attività, le caratteristiche etniche o le abitudini dei padri: la rozza bambola che la bimba congolese vezzeggia sarà almeno di color cioccolatta e al fanciullo somalo se voi porgete una ascia od un fucile od un elmo di latta, presumibilmente preferirà la prima.

Il giuocattolo si è moltiplicato e modernizzato: attorno ai primi simboli eterni della maternità, della rappresentazione umana, della guerra, la meccanica coi suoi rapidi progressi, col materiale nuovo, e specialmente la celluloide, ha creato mille e mille forme di divertimento infantile, e sparge milioni di esemplari e li rinnova ad ogni stagione.

Vi è ora una ricerca ansiosa nelle grandi fabbriche, uno studio assiduo: la stessa scienza si

LA PETTINATURA ALLE PUPATTOLE.

stessa scienza si è alleata alla genialità vera di alcuni inventori e forme nuove sorgono e si propagano di ninnoli curiosi, grotteschi, mirabili per la costruzione.

Ed è gioia per tutti: chi visitasse una delle preziose raccolte di giuocattoli antichi — per esempio il museo Carnavalet di Parigi — rimarrebbe meravigliato di fronte al semplicismo infantile e alla minuziosa povertà d'invenzione dei trastulli di qualche « delfino » di Francia: avevano in vero navicelle d'argento, pupazzi ornati di perle, sonagliuzzi d'oro, ma ora è più varia, più complessa, più completa la gioia di un bimbo davanti al suo Albero di Natale di qualche decina di lire.

GENTILUOMINI INGLESI CHE PER BENEFICENZA SI DEDICANO ALLA FABBRICAZIONE DI BAMBOLE

***

Dalle premesse è facile intuire le condizioni alle quali deve rispondere il vero giuocattolo: la condi-

zione necessaria e prima è che il giuocattolo ispiri il fanciullo, che ecciti le sue facoltà creatrici. E fra i giuocattoli, i migliori sono quelli che costituiscono già da sè stessi un cominciamento d'imitazione, giacchè in tal caso essi esprimono una direzione e uno slancio alla fantasia del piccino alla quale non resta che seguire il movimento incominciato.

LA GENESI DEGLI ANIMALI.

FABBRICATRICE DI PICCOLI CANESTRI.

Così il fanciullo non ha più bisogno di domandare a sè stesso che cosa egli debba imitare per divertirsi: è il giuocattolo stesso che glielo dice.

Per questa ragione i migliori giuocattoli sono i più semplici: occorre che al fanciullo resti molto da creare; il giuocattolo troppo finito, troppo preciso, non lascia alcun margine; i giuocattoli meccanici presentano questo inconveniente che se, da una parte, fanno onore all'ingegnosità del fabbricante, dall'altra sono dei mediocri eccitanti per il bambino, al quale, passato il primo momento di stupore, non resta più che la gioia abbastanza monotona di mettere in movimento il meccanismo.

GLI ORGANETTI.

E notiamo ancora che sarebbe bene sopprimere due specie di giuocattoli: quelli di gran lusso che servono soltanto ad eccitare la vanità e l'arroganza dei bambini ai quali vengono dati e costituiscono in certo qual modo un insulto ai bambini poveri e i giuocattoli troppo brutti che non riempiono gli occhi di forme graziose.

Ed effettivamente in tutte le grandi fabbriche della Baviera, della Sassonia che tengono ora il primato nella fabbricazione dei giuocattoli, è uno studio continuo per democratizzare i mezzi di divertimento dell'infanzia; sono grandi case che, in una concorrenza continua, preparano giuocattoli che ogni anno diminuiscono di prezzo, penetrando dovunque e battendo vittoriosamente due nazioni eminentemente aristocratiche del giuocattolo: la Francia e gli Stati Uniti.

Le pupattole fini, abbigliate pomposamente, più signorili, si trovano appunto di fronte a queste consorelle teutoniche un po' rudi, senza fronzoli, nelle quali però l'arte della ceramica sa dare delle espressioni vivaci, dei graziosissimi cipigli, un'aria di verismo e di semplicità che innamora: ed i metodi di fabbricazione stessa facilitano il commercio. Le teste uscite, per esempio, da Norimberga viaggiano lontano, per dar luogo nei paesi di grande smercio alla completazione della bambola che rimane integrata rapidamente in tutte le sue membra dopo di aver

pagati i dazi della dogana. In Italia il dazio d'entrata sui giuocattoli è di 80 centesimi al chilogramma per gli articoli comuni, le bambole fini pagano lire 1,50 al chilogramma, cosicchè il fantoccio viene a costare più di due volte il prezzo corrente sul luogo di fabbricazione.

Da noi si ebbe qualche lodevole tentativo per la fabbricazione dei giuocattoli e alcune Case si sono nazionalmente specializzate in qualche giocattolo; ma purtroppo tali industrie, fatte poche eccezioni, non possono combattere la concorrenza germanica, che attraverso parecchi decennî si è andata perfezionando con macchinarî e con un prodigioso lavoro di penetrazione non solo in Europa, ma in tutte le parti del mondo secondo i gusti, dei varî popoli.

Le industrie sussidiarie, le arti e i trovati nuovi hanno contribuito a questo primato e dànno rapidità alle enormi officine.

E ben si democratizzi il giuocattolo e sia diffusa la gioia per tutti i piccini. Gli adulti che ripensano al bel tempo infantile e ai suoi giuochi sentono il rimpianto di quella Lucilla Balba, quando appendeva i suoi doni di vergine all'imagine di Venere Artemide:

« O Venere, io ti consacro quanto mi è di più caro: i giuocattoli miei, con i quali, sorridente, sono entrata nell'adolescenza ».

I « grandi » non sono forse che dei bimbi morti che attraverso all'irrevocabile

. . . . le braccia
al sole, a
[giuochi tendono e sorridono.

È quasi una forma di rimpianto quella che proviamo spesso davanti ai negozi di giuocattoli, al cospetto di un mondo di cavallucci, di soldatini, di pagliacci e di pulcinelli che ci ammiccano sorridendo con una certa mestizia come amici di troppo vecchia data. Ma ci vien fatto di chiederci se la mestizia di quel sorriso per caso piuttosto che nel volto del pagliaccetto non sia nel nostro cuore, che non sa più che rimpiangere.

GUIDO VICENZONI

LA COLORAZIONE DEI GIUOCATTOLI.

FANTERIE... CAVALLERIE... GIÀ EQUIPAGGIATE.

(Fotografie Argus).

LE BAMBOLE DA POCO PREZZO.

I servizi automobilistici della SPA attraverso l' Italia.

Linea Aosta-Courmayeur.

Linea Reggio-Scandiano-Castelnuovo: Ponte di Scandiano.

LA FELICITÀ IN UN MOBILETTO

QUESTO ARTICOLO SIA LETTO SOLTANTO DA CHI HA FIGLIUOLI.

La *Biblioteca dei ragazzi* lanciata in questi giorni da una delle nostre più grandi Case editrici, ha assunto l'importanza di un avvenimento. E tale biblioteca che, come è noto, si compone di 40 volumi meravigliosamente rilegati e scelti per i fanciulli e le giovinette italiane dai nove ai sedici anni, non sarà mai abbastanza lodata, tanti sono i suoi pregi.

I primi 20 volumi contengono ottime traduzioni dei più celebri romanzi adatti alla fanciullezza; gli altri 20 sono stati redatti dai migliori scrittori nostri appositamente per il *ragazzo italiano*, e questi 20 volumi, tesoro impareggiabile di istruzione, di educazione, di diletto, meritano l'attenzione particolare d'ogni lettore che sia un padre vigile ed amoroso.

Il libro della gloria.

Educare il fanciullo italiano al culto delle figure più gloriose della nostra stirpe affinchè goda il benefico influsso di altissimi esempi di virtù, di coraggio, di sapere, è il compito di questo libro, di Isidoro Reggio, la sapiente penna che fa rivivere gli uomini più grandi d'Italia: da Dante a Leopardi, da Galileo a Leonardo, da Cristoforo Colombo ad Alessandro Volta, da Francesco Ferruccio a Garibaldi, da Michelangelo a Raffaello, da Rossini a Verdi...

Il libro dei tesori.

Superbe vestigie d'arte ingemmano — si può dire — ogni angolo del nostro paese. Torme di forestieri accorrono da ogni parte del mondo per visitare i tesori d'arte sempiterna, sparsi nelle nostre Gallerie, nei nostri Musei, nelle nostre Chiese, nelle nostre Piazze, nei nostri Palazzi, e spesso accade che questi tesori sono sconosciuti invece al fanciullo italiano. Pasquale De Luca, col suo *Libro dei tesori*, ci conduce — grandi e piccini — e ci fa assistere a una radiosa visione d'arte, a una rassegna dottissima.

Il libro dei prodigi.

In questo libro s'erge splendente di colori reali davanti agli occhi stupiti del fanciullo, l'Italia dell'epoca nostra, l'Italia moderna con le sue industrie più famose, con le sue più feconde conquiste, con i suoi prodigi: i prodigi del lavoro.

E Jack la Bolina trasporta i nostri ragazzi, come nella più smagliante fiaba, attraverso i sonanti cantieri navali facendoli assistere alla costruzione delle grandi navi da guerra, alle grandiose acciaierie di Terni, alle incandescenti vetrerie di Murano, nelle viscere della terra fra le cave dei marmi di Carrara, nelle miniere di ferro dell'Elba, nelle zolfare siciliane, nelle officine ove si costruiscono le automobili, ove si fabbricano i fiammiferi; dove si conciano i tabacchi, dove si tessono le sete, dove si foggiano i cappelli di feltro, dove si prepara la carta, ecc. ecc.

Il libro delle ricchezze.

Delle ricchezze sane, nobili, pure: delle ricchezze che sgorgano dalla madre di tutti: la terra. Ed ecco profilarsi dinanzi agli occhi dei nostri figliuoli, in uno sfolgorìo di sole, i campi fecondi d'Italia: le immense distese di grano del Polesine e del Ferrarese, i vigneti opimi delle Puglie, del Piemonte, della Toscana, i fragranti agrumeti della Sicilia, i leggiadrissimi boschi d'ulivi della Liguria e della Calabria, le suggestive brume delle risaie padane, i lussureggianti giardini delle due Riviere; ecco sfilare le grandiose distillerie, i zuccherifici, gli oleifici i caseifici; ecco le grandi fabbriche di conserve alimentari; i modernissimi mulini; le brillature da riso e le fabbriche di cipria; gli allevamenti dei bachi da seta... E dopo la terra, l'acqua; altre ricchezze ancora: le tonnare sicule, le valli di Comacchio, la pesca delle anguille famose, ecco le montagne di sale... i banchi di corallo... E la visione continua...

Il libro dei viaggi.

I viaggi! Quale magica parola per i nostri ragazzi ed anche per noi grandi! Parola suscitatrice di meraviglie non mai vedute, di desiderî non mai appagati.

Il *Libro dei viaggi* sarà uno dei più letti e riletti, tanto più che vi è premesso un nome famoso: quello di Luigi Barzini che tutto il mondo ha veduto e descritto nelle sue memorabili lettere al *Corriere della Sera*.

Chi meglio di lui poteva descriverci le più celebrate città del mondo? Sono viaggi reali, più belli di tanti viaggi fantastici, che i ragazzi faranno insieme col Barzini, vedendo con lui tutto quanto è di più bello e di più pittoresco.

Il libro delle città meravigliose.

Un ragazzo italiano non deve soltanto conoscere le meraviglie di altre nazioni: deve sopra tutto conoscere quelle della sua nazione; quelle città che centinaia di migliaia di forestieri vengono a visitare e ad ammirare da ogni parte del mondo, quelle città che contribuirono ad assicurare all'Italia un primato di bellezza e di arte.

Il libro degli spettacoli.

Il teatro! Quale emozionante e misteriosa parola per i nostri fanciulli! Renato Simoni ha voluto contribuire alla gioia dei ragazzi italiani e, con l'arguzia elegante che egli sa spargere a profusione nelle sue opere, narra le vicende del teatro: da quello degli antichi romani a que'lo dei... burattini: ne svela con brio tutti i misteri e ne riassume con delicatezza tutte le glorie.

Grandi incisioni a colori arricchiscono il testo.

* * *

Si illustreranno in un prossimo articolo *Il libro dei paesi incantati*, il *libro delle nazioni*, il *libro del cielo*, il *libro del mare*, il *libro della poesia*, il *libro degli animali*, il *libro dei giuochi*, il *libro del giudizio*, il *libro delle scoperte* e il *libro dell'avvenire* che integrano i 20 volumi eminentemente educativi ed istruttivi della seconda parte della *Biblioteca dei Ragazzi*.

Per tutti i 40 volumi della *Biblioteca dei Ragazzi* è stato costruito espressamente un leggiadrissimo mobiletto in ferro battuto placcato in ottone, che viene spedito insieme ai primi dieci volumi, a chiunque faccia l'abbonamento con pagamento a rate mensili, inviando immediatamente alla Casa la qui unita cedola debitamente firmata.

NB. - Per l'elenco dei primi 20 volumi, romanzi, novelle, fiabe, avventure, ecc.), si vedano gli articoli precedenti.

Cedola di Sottoscrizione
alla
BIBLIOTECA DEI RAGAZZI

Il sottoscritto commette all'Istituto Editoriale Italiano - Piazza Cavour, 5, Milano - i 40 volumi della Biblioteca dei ragazzi oltre il relativo mobiletto per l'importo complessivo di L. 125, (centoventicinque) che verranno dal sottoscritto pagate al domicilio in Milano dell'Istituto Editoriale Italiano, **in venti rate mensili di lire sei e venticinque** a cominciare dal mese di gennaio 1914 fino all'incluso agosto 1915.

Data ....

Nome e cognome del ragazzo ....

Nome e cognome del garante ....

Professione del garante ....

Domicilio ....

Città ....

Prov. ....

NB. - Ritagliare la presente cedola e spedirla incollata al tagliando di una cartolina vaglia di L. 6,25 (importo della prima rata) all' Istituto Editoriale Italiano - piazza Cavour, 5, Milano.

AVVERTENZE. — Il porto e l'imballaggio sono a carico del committente. Chiunque invierà subito e anticipatamente l'importo di tutta la Biblioteca e del mobiletto (L. 125, riceverà subito il mobiletto, tutti i volumi usciti e godrà il beneficio del porto franco e dell'imballaggio *gratis*. — Si può prendere l'abbonamento anche ai soli 40 volumi della Biblioteca; in tal caso la quota mensile è di L. 5 e l'importo dell'abbonamento è di L. 100.

Pubblicazioni gratuite ai soci nel 1914.

CARTA D'ITALIA del T. C. I. al 250.000, in 59 fogli. — Dei tre fogli che ancora restano da pubblicarsi per completare la carta, due, quelli di Trieste (7 *bis*), Fiume-Pola (13 *bis*) di spettanza ai soci del 1913 seguiranno quanto prima. Il foglio Corsica verrà mandato ai soci del 1914.

RIVISTA MENSILE ILLUSTRATA. — Spetta al socio dal mese di associazione in avanti.

GUIDA D'ITALIA del T. C. I. in 7 volumi. — Il primo volume tascabile di oltre 400 pagine di testo corredate da 100 pagine di carte topografiche, piante di città, ecc., riguarderà il Piemonte, la Lombardia ed il Canton Ticino.

GUIDE REGIONALI ILLUSTRATE. — La Guida « Emilia » è in compilazione.

ANNUARIO GENERALE 1914. — La nuova edizione completa, rinnovata e rilegata, uscirà ai primi di aprile.

LE RICCHEZZE DELLA MONTAGNA. — Monografia di propaganda pel bosco e pascolo, edizione di lusso riccamente illustrata in nero e tricromie. E' in compilazione.

I nuovi soci riceveranno inoltre, all'atto dell'inscrizione, oltre alla spilla distintivo in similoro e smalto, la GUIDA DELLE STRADE ITALIANE DI GRANDE COMUNICAZIONE in tre volumi.

◎◎ INFORMAZIONI ◎◎

Aeronautica-Aviazione.

— *Faro per la Navigazione Aerea in Francia.* — In Germania si sono già iniziate le costruzioni di fari elettrici per la Navigazione aerea. Masson, Presidente della Sezione di Arras della Lega Aerea Nazionale Francese, spera di installarne quanto prima uno alla stazione di aviazione di Baudimont presso Arras.

— *Inaugurazione di nuove stazioni per aeroplani in Francia.* — Le inaugurazioni degli *hangars* dovuti all'iniziativa e alle cure del Comitato Nazionale Francese di Navigazione Aerea, si susseguono metodicamente e si può dire non passa una settimana senza che una o più stazioni di atterramento vengano messe a disposizione degli aviatori civili e militari.

Così abbiamo visto, cominciando dalla fine di agosto, inaugurarsi le stazioni di Langres e di Saint-Dizier; in seguito la Stazione di St. André de Cubzac; il 28 settembre la stazione di Sézanne importantissima per gli itinerari aerei della Francia Orientale,

il 5 ottobre le Stazioni di Chaumont e di Joigny; il 6 quella di Gray; il 12 quella di Longwy; il 26 quella di Neufchâteau.

Altre inaugurazioni seguiranno quanto prima.

Fra le altre, quelle di Nancy Beaune, Vienne, Lunéville e Chambéry. Ecco il modo col quale il Comitato Nazionale Francese può dire di aver recato un vero beneficio all'aviazione militare e civile.

— *Esperienze di impiego di mitragliatrici sugli aeroplani.* — Il Luogotenente Mailfert prosegue, da qualche tempo al campo di aviazione di Châlons, alcune interessanti esperienze destinate a provare la possibilità di impiego di una mitragliatrice piazzata a bordo di un aeroplano.

Le esperienze sono tenute affatto segrete, ma uno dei testimoni ha dichiarato che si può essere sicuri che ogni aeroplano o dirigibile che entra nel raggio di azione dell'aeroplano Mailfert, sarà in 5 minuti completamente annientato, purchè la sua velocità sia leggermente inferiore a quella dell'aeroplano offensivo, parole che se, come sembra, rispondono al vero, meritano di essere meditate. E sembra difatti che i costruttori germanici di aeroplani e dirigibili sentano più che mai la minaccia di questa spada di Damocle e corrano immediatamente a rimedi, cercando di conferire ai loro apparecchi la massima velocità possibile, dato che, per ora almeno, in costruzioni aeree non è il caso di pensare ad una qualsiasi forma di corazzatura.

— *Corso di costruzioni aeronautiche in Italia.* — Una circolare recente del Ministero della Guerra annunzia che col venturo anno saranno istituiti allo stabilimento di esperienze e costruzioni aeronautiche, che funziona a Roma alle dipendenze dell'Ispettorato delle Costruzioni Aeronautiche, dei corsi di costruzioni destinati ad impartire le necessarie nozioni scientifiche e tecniche per lo studio di aeronavi, di apparati motori ed in generale di tutte le tecnologie affini.

Ai corsi possono essere ammessi gli ufficiali del R. Esercito, della Marina, gli Ufficiali col brevetto di pilota per dirigibili, gli Ingegneri in generale, i laureati in scienze fisiche e matematiche.

L'insegnamento durerà tre semestri con principio il 1 dicembre 1913. Il numero degli ammessi ai posti non potrà essere superiore ai 15.

— *Le prove dei motori leggeri per aviazione al laboratorio di aeronautica presso il Politecnico di Torino.* — Tale sezione del laboratorio di aeronautica è sorta in occasione del Concorso di motori per aviazione militare e l'apparecchio principale di tale laboratorio per la prova è quello che permette la misura della coppia di reazione di un motore mediante piattaforma dinamometrica.

Tale metodo applicato per la prima volta in Francia dall'ing. G. Lumet del laboratorio dell'Automobile Club di Francia, viene adoperato anche a Torino per mezzo di un apparecchio studiato dal prof. Anastasi e costruito dalle Officine di Savigliano.

Rimangono al sistema i vantaggi introdotti dal Lumet e principalmente quello di poter sperimentare il motore azionante un'elica, condizione questa che si avvicina grandemente a quelle di regime del motore in pieno volo.

Naturalmente per la precisione delle misure e perchè queste non vengano influenzate da correnti d'aria prodottesi per reazione nel locale, è necessario che il locale stesso, di grandi dimensioni, sia dotato di aperture il più ampie possibili e che si corregga l'eventuale spinta del vento con una corrente d'aria prodotta da apposito ventilatore.

Schematicamente la piattaforma dinamometrica, sulla quale è installato il motore è unita al giogo di una bilancia che serve per la misura della coppia di reazione.

L'impianto è pure dotato di un apparecchio registratore della velocità che permette di eseguire esperienze di grande durata, non prendendo misure della coppia sopradetta se non a grandi intervalli. S'intende come sulla precisione dell'esperienza influiscano le precauzioni atte ad escludere l'influenza di elementi estranei al calcolo, come il peso variabile dei materiali di consumo posti sulla piattaforma, la reazione dovuta a getti di gas di scarico, ecc. Di grande influenza risultò di essere la spinta del vento, suscet-

tibile di grandi variazioni per piccolo cambiamento di posizione relativa fra l'elica e la piattaforma.

Vennero a questo scopo ricavate delle formule che legano la velocità angolare dell'elica colla distanza di piazzamento e la spinta corrispondente. Ciò che ha viemmeglio persuaso della necessità di provocare durante la prova una corrente contraria a quella prodotta dall'elica e questo allo scopo di avvicinare sempre più le condizioni dell'esperienza a quella del volo.

Alpinismo.

— *La festa nazionale delle matricole.* — Contemporaneamente, nei più disparati distretti montuosi a cura dei Consigli della Sucai di Bologna, Firenze, Genova, Milano, Pavia, Roma, Torino e Venezia, si è svolta la Festa Nazionale delle Matricole in montagna. Anche quest'anno il Consiglio di Roma ha ottenuto il migliore successo, e le trovate dei goliardi furono inesauribili; Genova provvide a un caratteristico manifesto del pittore Ceresa, Torino ebbe il prof. Caroncini come oratore ufficiale che seppe entusiasmare gli studenti alpinisti. L'imberrettamento delle matricole ebbe luogo in una fantasmagoria di luce e di sole lontani dalle disordinate gazzarre che di solito si effettuano nelle feste in piano. Fu una dimostrazione pratica dei vantaggi fisici ed economici che l'Istituzione Nazionale Goliardica offre agli studenti alpinisti.

— *Il Capodanno degli studenti alpinisti.* — I singoli consigli della Sucai hanno organizzato per Capodanno nelle rispettive giurisdizioni montuose degli Accantonamenti allo scopo di addestrare le nuove reclute universitarie all'uso dello ski e per prepararle alla grande marcia nazionale che si svolgerà nelle ferie di carnevale.

— *Per eccitare il diffondersi delle marce invernali in montagna.* — I Seniores della Sucai che compongono la « Vecchia Guardia » dell'Istituzione Goliardica, per dimostrare il riconoscente affetto e il vivo ricordo che ad essa li lega, anche se lontani e dispersi, e la calda simpatia con cui seguono il rapido cammino delle nuove falangi degli studenti alpinisti, offre alla Sucai una coppa da disputarsi ogni anno fra le rappresentanze delle diverse Università in una grande marcia nazionale di ski allo scopo di favorire la tendenza manifestatasi in questi ultimi tempi fra i Sucaini verso un più largo uso, durante le escursioni invernali, del pattino da neve, fonte di vive sensazioni, scuola di sereni ardimenti.

Automobilismo.

Servizi automobilistici.

— La Società Automobilistica « Spa » ha iniziato un servizio automobilistico dalla città di Frosinone alla Stazione Ferroviaria. Il servizio viene disimpegnato con parecchie corse il giorno in coincidenza coll'arrivo e la partenza dei treni.

— Il servizio automobilistico Reggiolo-Gualtieri, per il quale il Ministero del LL. PP. ha concesso un sussidio chilometrico, incominciò a funzionare regolarmente col giorno 2 Dicembre.

— È stata inaugurata la nuova linea automobilistica Piacenza-Codogno, che completa la Crema-Soresina-Codogno già esercita dalla Impresa Auto-trasporti Alberto Laviosa. — (Vedi *Rivista* di dicembre).

— Venne inaugurato il Servizio automobilistico fra S. Agata dei Goti e Maddaloni.

— Sono ormai condotte a termine le trattative per l'impianto di un Servizio Automobilistico che da Chianni, per Bagni di Cascia a, farà il trasporto passeggeri e postale due volte al giorno per Pontedera. Per tale servizio è stato dal Consiglio Superiore dei LL. PP. concessi il sussidio governativo.

— È stato attivato il Servizio Automobilistico La Morrà-Brà (Prov. di Cuneo).

— Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato:

la domanda della Ditta Raffaelli per la concessione sussidiata della linea Automobilistica Castelnuovo di Garfagnana-Stazione di Soliera, e della Ditta Cassettari per la linea Castelnuovo-Piazza al Secchio;

la concessione sussidiata di un Servizio Automobilistico da Mineo alla Stazione ferroviaria omonima;

la concessione sussidiata delle linee automobilistiche Verona-Grezzana-Cerro-Corbiolo;

la concessione sussidiata di un Servizio Automobilistico da Monticiano a Ponte Feccia;

la modificazione al programma di esercizio del Servizio Automobilistico da Bologna a San Piero a Sieve (sospeso il sussidio nel tratto Borgo S. Lorenzo-Pontassieve);

la domanda della Soc. Anonima Calabro-Lucana per aumento delle tariffe sulla linea automobilistica Lagonegro-Castrovillari;

la concessione di una linea automobilistica Verona-Boscochiesannova;

la concessione sussidiata di un Servizio Automobilistico dalla Stazione di Marmore a Terni;

l'istanza della Ditta concessionaria del Servizio Automobilistico Benevento-San Bartolomeo in Galdo per sussidio concessole;

la domanda per la concessione sussidiata di un Servizio Automobilistico da Orvieto a Marsciano;

la domanda della Società Anonima Atriana concessionaria del Servizio Automobilistico fra Atri e la Stazione di Atri Mutignano per variazione di percorso;

la domanda Cipriani e Milletti per la concessione sussidiata di un Servizio Automobilistico sulle strade della Stazione di Furnari a Montalbano di Elicona e dalla Stazione medesima a Novara di Sicilia;

l'istanza della Ditta Nunzio Vitali concessionaria del Servizio Automobilistico Alfedana-Pescasseroli-Pescina, diretta ad ottenere che nei riguardi del sussidio sul tratto Pescasseroli-Pescina, il periodo dei primi sei mesi d'esercizio venga completato come inizio del 25 Settembre 1912 invece che dal 10 antecedente Maggio;

la domanda della Ditta Odorisio concessionaria del Servizio Automobilistico Chieti-Stazione di Catignano-Civitaquana per ottenere il sussidio governativo per un prolungamento di detta linea Civitaquana e Civitella Casanova;

la domanda per la concessione sussidiata di una rete di Servizi Automobilistici nella regione che circonda il Monte Amiata (Siena);

la domanda per la concessione sussidiata di un Servizio Automobilistico da Cepagatti a Penne con diramazione per Pianella e prolungamento fino alla Stazione di Chieti;

la domanda per la concessione sussidiata di un Servizio Automobilistico sulla linea Camerino-Fiastra.

— Col 25 dicembre u. s. si è iniziato il servizio automobilistico fra Asso, Erba e Lecco, servizio effettuato nei soli giorni di mercoledì e di sabato.

Ferrovie.

— *Elettrificazione della Ferrovia del Gottardo.* — Sarà quanto prima approvato il progetto compilato dalla Direzione Generale delle Ferrovie Federali Svizzere per l'elettrificazione della linea del Gottardo.

È questo un primo passo alla realizzazione del vasto piano di trasformazioni utilizzando l'esercizio elettrico che le Ferrovie Federali si propongono ad emancipare l'industria svizzera dalla necessità di importazione di carbone.

A questo scopo l'Autorità Federale con un'apposita e recentissima legge si è garantito il diritto di captazione e di utilizzazione delle acque dei più impor-

tanti bacini svizzeri come quelli della Binna, del Rodano, della Reuss e del Ticino.

Il progetto in questione riguarda per ora solo le rampe Bellinzona-Airolo e Göschenen-Erstfeld. Una prima centrale elettrica verrà costruita a Amsteg per l'utilizzazione della cascata della Reuss, mediante la costruzione di un serbatoio di 100.000 mq.

Una seconda centrale verrà costruita a Piotta per utilizzare le acque del bacino del Lago Ritom.

Le due centrali daranno 26.000 cavalli complessivamente e potranno anzi giugere a 32.000 cavalli.

Quando l'elettrificazione verrà estesa a tutte le linee della Svizzera Settentrionale, Orientale e Centrale entreranno in funzione anche le due centrali del Ticino e dell'Etze per complessivi 70.000 cavalli.

— *Nuova linea ferroviaria trasversale fra il Piemonte e l'Italia Centrale.* — Sotto il titolo «Prima o dopo la direttissima?» gli ingg. Sertorio e Dellepiane, espongono nel primo fascicolo di novembre del periodico *L'ingegneria ferroviaria,* un loro progetto di ferrovia di rettifica delle linee esistenti tra il Piemonte e l'Italia centrale.

Meritano di essere ricordate moltissime delle considerazioni che gli Egregi Autori premettono all'esposizione del loro disegno. Esse sono intese a mettere in vista come il problema delle comunicazioni ferroviarie fra Genova e l'Alta Italia, venne finora studiato in modo unilaterale e cioè esclusivamente per quanto riguarda le comunicazioni fra Genova e l'hinterland a Nord.

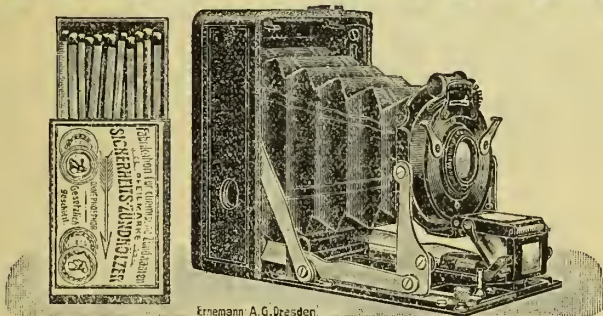
Ora da un semplice esame statistico dei transiti ferroviari della Liguria è facile accorgersi come esiste un'imponente corrente di traffico commerciale e industriale fra il Piemonte, la Lombardia e le Provincie dell'Italia Centrale e Meridionale. Sono tutti questi passeggeri e merci che passano per Genova senza aver bisogno di fermarvisi, onde il trovare il modo di avviare dette correnti per una via appositamente scelta per esse, coinciderebbe col trovare una brillante soluzione al capitale problema di sfollare il già oberato porto di Genova e più le linee di accesso al porto stesso.

Si raggiungerebbe in pari tempo il notevolissimo risultato di permettere un traffico meno congestionato sulla linea Genova-Spezia, che per le sue particolari condizioni di tracciato non potrà, nemmeno col doppio binario proposto, soddisfare alle esigenze di un avvenire anche prossimo.

In base a queste considerazioni i due Autori si chiedono se non sarebbe opportuno convogliare in apposite linee le due distinte correnti: quella proveniente e diretta al porto di Genova per le attuali linee di Busalla e di Mignanego e nella futura direttissima Genova-Arquata, quell'altra in una linea più breve quale è quella che si propone.

Da uno specchietto che gli Egregi Autori uniscono alla loro proposta, è facile vedere, che ad esempio la distanza fra la Stazione di Frugarolo della Torino-Genova e la stazione di Cavi di Lavagna della Genova-Spezia, mentre è ora via Busalla-Mignanego di 109 km. lungo la direttissima Genova-Milano di 104 km. si ridurrebbe a km. 91 mediante il nuovo tracciato e come la distanza fra le stazioni di Arquata e di Cavi venga parimente ridotta di circa 15 km. Il progetto degli Ingg. Sertorio e Dellepiane contempla un andamento planimetrico come segue:

La linea a doppio binario ha origine dalla stazione di Frugarolo alla quota di m. 115 della Torino-Genova, raggiunge a Basaluzzo la valle del Lemme alla quota 150, 20 con un percorso di m. 9250, nel quale punto vi si innesta la Basaluzzo-Bosco Marengo ed è proposta pure una breve linea di raccordo colla Ovada Alessandria, per servire un importante gruppo di paesi del Monferrato.

Da Basaluzzo segue la valle del Lemme fino a Voltaggio alla progressiva 29,850 ed alla quota 316. In questo tratto sono progettate le stazioni di Francavilla, Pasturana, S. Cristoforo, Gavi Carrosio e Voltaggio, in esso s'incontra una sola galleria presso Gavi di m. 14445. Da Voltaggio la linea attraversa la collina di Fiaccone per giungere a Busalla alla quota 360 ed alla progressiva 39,700. La galleria di questo primo vallico è lunga m. 6000 ed ha pendenza verso la valle Lemme dell'8,70 o/oo con intercalato pozzo. La quota

massima raggiunta da questo tratto è di metri 372,28 all'origine verso Busalla della galleria di cui sopra. Da Busalla la linea sale ancora lungo la valle Scrivia fino a Casella alla progressiva 46,650 ed alla quota 398 massima di tutta la linea.

In questo tratto s'incontra una sola galleria di metri 890 e la stazione di Casella pel servizio del paese omonimo e dall'alta valle Scrivia. Dalla progressiva 46,650 sopra indicata, la linea discende sempre fino a Cavi di Lavagna alla progressiva 91,445 ed alla quota 5 sul mare, attraversa con galleria di m. 7440 con pozzo intermedio nella valle di Creto, il gruppo montuoso fra Casella e la Valle del Concasca e con altra galleria di m. 3900 il contrafforte fra il Concasca ed il Bisagno per giungere alla stazione di Bargagli alla quota 280,28 alla progressiva 58,750 progettato pel servizio dell'intera vallata e della parte orientale del Comune di Genova. Dalla valle del Bisagno passa in quella della Fontanabuona con altra galleria di m. 3400 sotto monte Ospedale raggiungendo la progressiva 62,450 e la quota 246,98. Da questo punto la linea segue la valle del Lavagna e dell'Entella fino a Carasco alla quota 45,33 ed alla progressiva 83,545 quasi sempre allo scoperto ad eccezione di quattro piccoli tratti di galleria di metri 450, 250, 775 e 775 e serve con due stazioni quella di Gattorna e quella di Cicagna, i comuni dell'alta valle di Fontanabuona. A Carasco la linea si biforca, un ramo va a Chiavari ed il ramo principale si innesta alla ferrovia litoranea alla stazione di Cavi di Lavagna.

Le curve hanno un raggio minimo di m. 700 lungo la linea e m. 500 in prossimità delle stazioni.

Mentre è da osservarsi che nel tronco in salita di Frugarolo nella valle dello Scrivia si hanno pendenze massime del 9,5 o/oo medie del 7 o/oo e nella discesa verso Cavi si hanno pendenze massime del 9,95 e medie 8,77.

Fra le opere d'arte sono da notare le gallerie, fra le quali principali quella attraversante lo Spartiacque fra Scrivia e Bisagno della lunghezza di km. 7,5 e quella fra il Lemme e lo Scrivia di km. 6

I manufatti principali sono due ponti sul Lemme, due sullo Scrivia, sette sul Lavagna e tre sull'Entella.

Il costo totale dell'opera per i primi tronchi Frugarolo, Busalla viene preventivato in 34 milioni; per il successivo di 52 milioni e gli Egregi Autori completano la loro relazione coll'enumerazione dei seguenti vantaggi offerti dalla nuova costruzione:

1° — In quattro anni dall'inizio dei lavori la linea potrebbe essere aperta all'esercizio perchè il progetto ha gallerie relativamente brevi in terreni buoni.

2° — Col progetto attuale si scaricherebbero le attuali linee dei Giovi e quindi queste potrebbero assumere, in relazione al movimento del porto, una potenzialità maggiore.

3° — Spendendo una somma molto minore e in molto minor tempo in confronto alla Direttissima, si avrebbe il vantaggio di abbreviare le comunicazioni fra il Nord ed il Sud dell'Italia di circa un'ora.

4° — Coll'attuale tracciato si collegano vallate ora prive di ferrovie.

5° — Col presente progetto sarebbe aperta all'industria la valle dell'Entella e, quel che più importa per Genova, quella del Bisagno che coll'attuazione del grandioso programma dell'on. Amministrazione comunale, di annettere al Comune di Genova tutti quelli della valle del Bisagno fino al colle della Scoffera, Genova avrebbe finalmente una zona industriale invidiabile, perchè attraversata tanto in alto che in basso, da due importantissime linee ferroviarie e potrebbe finalmente avere dal porto omonimo tutti quei vantaggi che furono finora goduti maggiormente da altri

— Verranno sollecitati i lavori per la costruzione della linea Novara-Mede che si assicura dovrà funzionare al principio del 1915. La linea è della lunghezza di 57 chilometri. Sono state fondate tutte le Stazioni ed è stata iniziata la pratica per ottenere dalla Provincia l'approvazione della costruzione del doppio tronco sul ponte dell'Agogna.

— Per iniziativa dell'Amministrazione Comunale di Cantello, è stato fatto un diligente sopraluogo lungo il tracciato della costruenda ferrovia della Val d'Olona da Malnate fin verso il confine Svizzero, allo scopo di studiare nuovamente sul posto le tanto ves-

sate questioni della Dogana italiana, dell'ubicazione della Stazione di Cantello e del desiderato raccòrdo colla Nord.

— Ha avuto luogo presso il Municipio di Mondovì una riunione delle rappresentanze degli Enti interessati alla costruzione della ferrovia economica Villanova-Chiusa Pesio. allo scopo di prendere provvedimenti di comune accordo per sollecitare il compimento del'a linea.

— È stata stipulata la couvenzioue per la concessione alla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie, fino al 20 Marzo 1982, della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Soresina-Sesto-Cremona.

La linea, sovvenzionata dallo Stato con sussidio annuo chilometrico di L. 5.700 per 50 anni (di cui un decimo riservato a garanzia dell'esercizio) ha la lunghezza di km. 23,851. Oltre la Stazione di Soresina, comune con la linea in costruzione Soresina-Soncino, sono previste: la fermata di Soresina, la Stazione di Annicco, la Stazione di Farfengo, la Stazione di Grumello, la fermata di Fengo, la Stazione di Sesto, la fermata di Cavatigozzi, e la Stazione propria di Cremona. Per la costruzione è assegnato il periodo di 40 mesi, e dovrà essere aperta all'esercizio con almeno 3 coppie di treni viaggiatori.

— Tramvia elettrica Roma-Fiuggi-Frosinone. Sono assai avanzati gli studi e il progetto esecutivo per la nuova tramvia elettrica Roma-Fiuggi-Frosinone che si spera verrà in breve aperta all'esercizio. La linea avrà una lunghezza di circa 150 km. comprese le diramazioni lo scartamento del binario è di 95 cm. e le pendenze massime del 60 o/oo.

Le regioni attraversate dalla nuova linea sono assai pittoresche, rigogliose di vegetazione e ricche di panorami assai ampî. L'importanza storica della regione Prenestina e Romana, le antichità ivi esistenti, le acque rinomate di Fiuggi fanno prevedere un intenso concorso di turisti.

Notevoli le difficoltà tecniche che i progettisti della nuova linea ebbero a superare e che li condussero ad adottare il sistema di trazione elettrica a corrente continua colla tensione di 1600 V. Le vetture automotrici comportano 2 classi, hanno 30 posti a sedere e possono raggiungere una velocità massima di 45 km. all'ora.

L'orario è stato studiato in modo da ottenere coincidenze coi treni delle Ferrovie dello Stato alle stazioni di contatto a Zagaròlo e Frosinone e si sono previste, per far fronte al traffico per il servizio passeggeri, tre corse di andata e ritorno da Roma a Frosinone, 2 corse di andata e ritorno da Roma a Fiuggi, 2 corse di andata e ritorno da Roma a Genazzano, 3 corse di andata e ritorno da Frosinone a Fiuggi, 8 corse di andata e ritorno da Frosinone città alla Stazione, 5 corse di andata e ritorno da S. Cesareo a Frascati, 15 corse di andata e ritoruo da Fiuggi a Anticoli, 7 corse di andata e ritorno da Pitocco a Guarcino.

— Sulle condizioni dei lavori di costruzione della Rete Complementare Sicula, a cui provvede direttamente l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, si hanno le seguenti notizie:

Ultimata la costruzione della linea Castelvetrano-Menfi-Sciacca, ed in corso la posa in opera dell'armamento;

Il primo lotto del tronco Lercara Alta-Bivio Filaga è quasi ultimato ed è in corso la posa in opera dell'armamento;

Il tronco Torre di Gaffe-Licata della linea Naro-Palma-Licata-Licata Porto ed il tronco Valguarnera-Grottacalda della linea Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina, sono quasi ultimati.

— Su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, S. M. il Re ha firmato i seguenti Decreti:

che approva la convenzione suppletiva per la concessione della Ferrovia Ponte Nossa-Clusone;

che approva la convenzione per la costruzione della ferrovia da Faenza a Russi, con diramazione da Granarolo a Lugo;

— Il Consiglio Superiore dei LL. PP. ha dato i seguenti pareri favorevoli:

Al progetto per la definitiva ubicazione della fermata di Castel del Giudice lungo la Ferrovia Adriatico-Sangritana;

Allo schema di convenzione per l'attraversamento della ferrovia Iseo-Edolo con la guidovia Camuna presso Cividate;

Al progetto esecutivo del tronco centrale Castiglione dei Pepoli-Vernio della Ferrovia direttissima Bologna-Firenze e tracciati definitivi dei tronchi Vado-Castiglione e Vernio-Prato della direttissima stessa;

Al progetto esecutivo modificato del primo tronco della Ferrovia Siracusa-Vizzini;

All'elenco definitivo dei passi a livello lungo la costruenda Ferrovia Orbetello-Porto Santo Stefano.

Alla variante all'ultimo tratto della Ferrovia Agnone-Pescolanciano, ossia dal km. 35 più 392 al km. 37 più 537;

Al nuovo progetto di due ponti per l'attraversamento del fiume Ombrone con la Ferrovia Siena-Monteantico;

Alla domanda della Società Italiana «Ferrotaie» per essere autorizzata a costruire ed esercitare una ferrovia privata di 2ª categoria tra la località Lo Juncio e la Stazione di Imera delle Ferrovie dello Stato (linea Catania-S. Caterina);

Al progetto esecutivo del 4º tronco della Ferrovia Asmara-Cheren;

— *Nuove Locomotive in uso sulle Ferrovie degli Stati Uniti.* — La Ferrovia Northern Pacific Railway ha ordinato e fatto costruire dall'American Locomotive Co. N. 50 locomotive Mikado colle seguenti caratteristiche: 8 ruote motrici, 2 portanti anteriori, 2 posteriori, superficie di riscaldamento 650 mq., peso 145 tonnellate;

e N. 10 locomotive tipo Mallet colle seguenti caratteristiche: 16 ruote motrici, 2 portanti anteriori, 2 posteriori, superficie riscaldata 1000 mq., peso 210 tonnellate.

Essa ha adibito queste nuove unità al servizio di treni merci pesantissimi nei tratti più faticosi della sua rete e cioè nelle rampe di attraversamento della catena delle Montagne Rocciose, dove essa raggiunge la quota di metri 1680 sul mare.

Queste locomotive sono capaci di trascinare un treno di 1800 tonnellate alla velocità di 16 km. all'ora e nei tratti a pendenze più forti col sussidio delle locomotive Mallet si possono trascinare questi treni senza alleggerimento. Delle 10 locomotive Mallet, 6 hanno focolari per l'utilizzazione di combustibile liquido.

— *Il motore Diesel a due tempi per locomotive.* — Furono eseguite recentemente sulla linea ferroviaria da Winterthur a Romanshorn, interessanti esperienze di una locomotiva azionata da un motore di tipo Diesel ad olio pesante a due tempi, costruita nelle Officine Sulzer di Winterthur.

Si può dire questo il primo di tali esperimenti coronato da discreto successo perchè il ciclo a due tempi per motori di questa potenza può sempre riserbare delle sorprese.

La locomotiva esperimentata può sviluppare una potenza di 1000 cavalli e pesa in servizio normale circa 100 tonnellate. La sua lunghezza è di metri 16,6. Il motore principale a 4 cilindri disposti a V e inclinati a 45º sul piano orizzontale, viene all'avviamento azionato mediante aria compressa, fornita da un motore ausiliario, imprimendo alla locomotiva una velocità di circa 10 km. all'ora; raggiunta questa velocità si apre l'introduzione del combustibile ed entra in funzione il motore principale.

Durante la prova su' tratto citato che presenta disliveli e curve notevoli, vennero rilevati alcuni diagrammi, che confermarono la discreta adattabilità del ciclo Sulzer alle esigenze del servizio ferroviario.

Geografia.

— *Le proiezioni luminose nell'insegnamento della geografia d'Italia.* — «Il Consorzio nazionale per bi-

blioteche e proiezioni luminose », sorto, or son più di tre anni, a Torino, è chiamato indubbiamente ad esercitare una parte importante nell'avvenire delle nostre scuole medie in genere, e in quello dell'insegnamento della geografia d'Italia, e delle colonie italiane, in ispecie. Alberto Geisser ha ricordato recentemente nella « Riforma Sociale » i vantaggi che sono derivati al Consorzio da agevolazioni dovute a Istituti e Case editrici, i quali non hanno esitato a concedere la riproduzione di carte e di illustrazioni per i diapositivi del Cousorzio. E il Geisser ricorda, prima di ogni altra, la concessione della riproduzione dei fogli della « Carta d'Italia » che il Consorzio ha ottenuto dal Touring e dall'Istituto Geografico De Agostini. È indubitato che l'insegnamento della geografia d'Italia trova ora nelle proiezioni geografiche un complemento necessario; ma ciò può dirsi solo di una parte assai piccola delle nostre scuole secondarie, perchè in molte di queste manca tuttora (e il Geisser sembra dimenticarlo, quando lamenta l'apatia dei professori verso l'opera del Consorzio) un apparecchio di proiezione. L'utilità che dalle proiezioni luminose può derivare all'insegnamento della geografia nelle scuole medie fu affermata decisamente al Congresso Geografico Nazionale di Venezia nel 1907, dove si è anche proposto di raccogliere, in un archivio grandioso, le fotografie che illustrano le particolarità tipiche del nostro paese, tanto in riguardo alla geografia fisica quanto in riguardo alla geografia umana. La questione è quindi più che matura; ma occorre che tutti coloro che s'interessano a una più profonda conoscenza del nostro paese diffondano, per quanto è possibile, il programma e il catalogo del « Consorzio nazionale per biblioteche e proiezioni luminose » sorto per la generosa elargizione di lire trentamila, dovuta ad un privato, di cui, per ragioni ovvie, Alberto Geisser non fa il nome.

— *Il viaggio del Montandon nell'Etiopia di sud-ovest.* — Il dottor Giorgio Montandon ha compiuto, due anni or sono con una scorta di 23 uomini, un viaggio interessante nell'Etiopia di sud-ovest, presso il confine sudanese; e nel gennaio del 1913 ha tenuto su di esso, al Collegio Romano, una conferenza che solo ora ha visto la luce nel « Bollettino della Reale Società Geografica » di Roma.

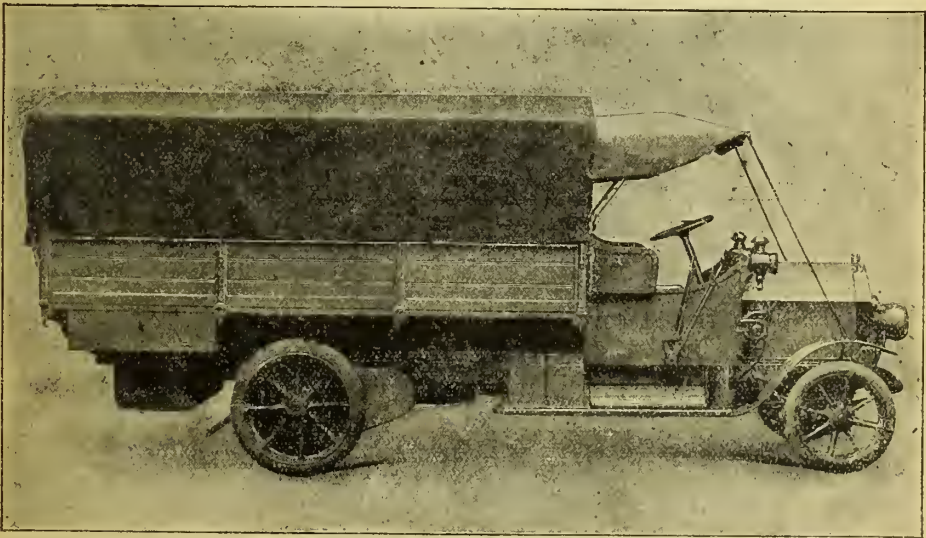
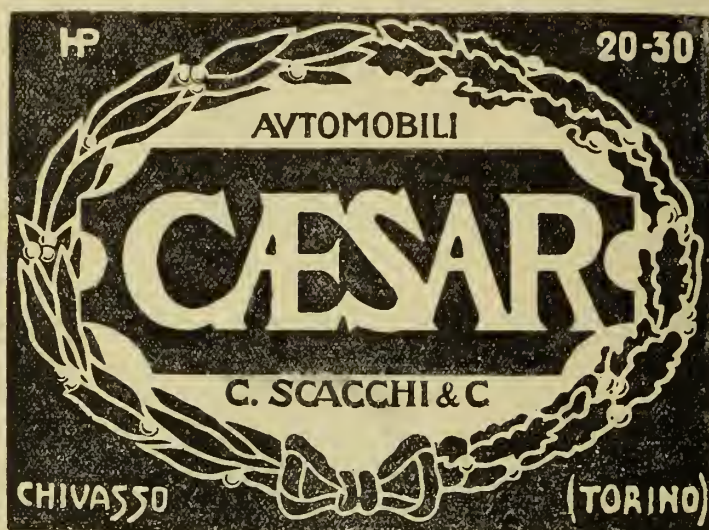
Partito da Addis Abebà egli si è diretto verso SO, raggiungendo, dopo di aver valicato l'Hauash e l'Omo, il Gimma e quindi il Caffa, a cui giunsero nel 1880 Cecchi e Chiarini. Penetrò quindi nel Ghimirra, mentre il governatore ras Uolde Ghiorghis, nominato vicerè del Tigrè e del Beghemeder, sgombrava, col seguito, il paese. Il Ghimirra, che è solcato dal Baco, uno dei principali tributari del Sobàt lungo la cui valle cadde Vittorio Bòttego, è un paese di foreste in cui sono disseminate le stazioni militari abissine; è abitato da circa ventimila persone, ed è assai interessante sotto il riguardo etnografico. La popolazione, che risulta da un miscuglio di antichi Camiti — a cui si dà il nome di Cusciti — e di Sudanesi, è tuttora pagana, e conserva alcune tipiche usanze, probabilmente antichissime.

Non è raro il caso di osservare sulla fronte d'un Ghimarra una specie di protuberanza della grandezza d'una piccola banana: è il tumore striato li solchi verticali dovuto all'abitudine che hanno i Ghimarra di percuotersi la fronte col ferro della lancia, per piangere la morte d'un parente o d'un amico. Tutti portano poi un segno tra le sopracciglia e la radice del naso, dovuto all'incisione verticale che viene praticata ai bambini. I capelli non hanno tutti la stessa lunghezza; cosicchè sul cranio di un Ghimarra si osservano come degli scompartimenti, alcuni dei quali sono di forma triangolare, di capelli rasi in epoche diverse mediante lame di ferro affilate. Curiosa la predilezione che essi hanno per il triangolo, come appare dai loro tatuaggi dovuti a punture o tagli; e più curiosa ancora l'abitudine di portare piastre d'avorio, cerchietti di legno che possono raggiungere anche un diametro di sette centimetri, non già appesi all'orecchio a guisa di grandi orecchini, ma dentro il lobo stesso dell'orecchio, che viene così ad essere stranamente disteso. Il fatto che nel paese si parlano parecchie lingue, forse quattro, fa pensare a una pluralità di ceppi originari; ed è una nuova prova del

grande numero di lingue che si parlano in tutta l'Etiopia e che il nostro viaggiatore svizzero crede di poter far ascendere a 75. Nel paese sussiste tuttora la schiavitù; e non lontano dalle rive dell'Uoscio il Montandon incontrò una carovana di schiavi, legati per la mano a gruppi di quattro, perchè non si udisse il rumore delle catene. Il traffico degli schiavi è proibito; ma si fa di nascosto, se anche da qualche tempo non si usa più il nome di schiavo (baria), ma solo quello di suddito (gabarr). Dopo d'aver attraversata il Ghimarra, il Montandon salì l'altipiano di Gurafarda, estremo limite sud-ovest d'Etiopia, al confine col Sudàn orientale. Trovò, oltre il Gurafarda, una pianura disabitata, e nel ritorno incontrò nell'altipiano di Gurafarda un italiano, andato alla ricerca dell'oro nelle sabbie fluviali: Alberto Risso, il solo bianco incontrato dal Montandon nel suo viaggio dal Gimma al Gorè. In questo suo viaggio il Montandon ebbe occasione di studiare le condizioni etnografiche e sociali di varie tribù galla, conservatesi effettivamente in parte pagane, malgrado l'estensione che presso alcune di esse ha raggiunto l'islamismo. E la sua relazione, che parla di centinaia di schiavi caduti lungo il sentiero tracciato nella foresta del Moccia, è una nuova prova che la schiavitù esiste tuttora con tutti i suoi orrori nell'Africa interna.

— *La marea a Tripoli, a Bengasi, a Derna.* — Le osservazioni eseguite dalla missione inviata in Libia al principio del 1912 dal nostro Istituto Geografico Militare hanno dato un risultato non molto diverso da quello calcolato teoricamente dal Grablovitz sull'altezza della marea a Tripoli. Mentre il Grablovitz, Direttore dell'Istituto Geodinamico di Ischia, e noto per i suoi studi sulla marea, calcolava a circa mezzo metro l'altezza della marea a Tripoli, al novilunio e al plenilunio (quando il fenomeno è notoriamente più intenso, perchè allora si sommano l'attrazione lunare e l'attrazione solare esercitate sulla massa dell'acqua), le osservazioni eseguite sotto la direzione del Loperfido hanno dato per risultato metri 0,41 (circa il valore dell'altezza massima raggiunta nel nostro Tirreno, mentre a Genova il valore oscilla intorno ai 28 cm.). Più considerevole l'altezza della marea a Bengasi, che risultò di circa 67 cm. (71 cm. a Venezia), e più ancora a Derna, dove si raggiunge m. 1,10.

— *La concessione di Adalia.* — Giornali e riviste straniere, particolarmente inglesi, come il *Times* e la *Contemporary Review*, esaltano come una vittoria significativa della diplomazia italiana, la concessione all'Italia, da parte del Governo ottomano, di tutti i lavori (porti, scali, ferrovie) da eseguirsi nella zona di Adalia.. E varii scrittori francesi prendono argomento dalla concessione ottenuta dal marchese Garroni, nostro ambasciatore a Costantinopoli, per concludere che l'occupazione di Rodi, così vicina ad Adalia, non accenna a cessare. Si parla come di cosa prossima, della costruzione di una ferrovia la quale costeggiando fino a Barradis la carrozzabile Adalia-Burdur, allaccerà Adalia al primo grande tracciato della ferrovia di Bagdàd, cioè alla linea Smirne-Conia. Presentemente Adalia, che conta 30.000 abitanti ed è il centro più importante di tutto il suo mutessariffato che fa parte del « vilayet » o governo di Conia, è collegata coi porti italiani e con Rodi, da quattro linee quindicinali della « Società italiana servizi marittimi », da una linea quindicinale della « Società Marittima Italiana ». Ma le linee di navigazione che mettono Adalia in comunicazione con Smirne e il Pireo, coi porti di Siria e con Alessandria, saranno ben presto sette, e forse anche otto, perchè alla linea dell'« American Archipelago Steam Navigation Co. », che tocca Adalia ogni settimana, si aggiungerà ben presto quella di una Compagnia greca, e forse anche quella del Lloyd austriaco, che ora raggiunge, da Trieste, Alessandria e Mersina.

— *La spedizione De Filippi nel Caracoram.* — Agevolata in tutti i modi dal Governo del Cashmir, la spedizione che ha raggiunto Scardo, dove essa svernerà, ha già potuto procedere a importanti rilievi geodetici, geologici e geografici, costruendo già quattro stazioni magnetico-gravimetriche e tre stazioni meteorologiche, raccogliendo una quantità notevole di campioni di rocce, e riuscendo a sviluppare rapidamente tutto il materiale fotografico raccolto. La spedizione è stata

favorita sino alla metà di ottobre, da condizioni ottime di atmosfera e di clima.

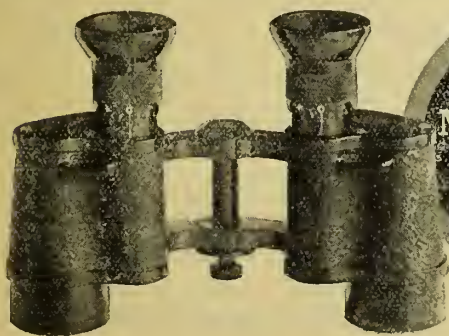
— *Rilievi fotogrammetrici al Pamìr.* — Il capo della spedizione tedesca al Pamìr, W. R. Rickmer, che ha salito varie punte inaccesse degli Altai, ha potuto eseguire importanti rilievi fotogrammetrici nel Pamìr. L'importanza di questi rilievi, che permettono di fotografare tutto un vasto ghiacciaio, tutta una catena, è capitale per la conoscenza delle variazioni dell'aspetto del suolo, e per la rappresentazione del paesaggio in genere. E gli studi del Rickmer, estesi anche alla parte centrale del Khanato di Boccara, divenuto ora un possedimento russo, hanno anche speciale interesse per la conoscenza delle formazioni dell'età glaciale nel Turchestàn occidentale.

— *Nuova spedizione Stein nell'Asia centrale.* — Aurelio Stein, che divide con Sven Hedin il merito di aver rivelato alla scienza tanta parte dell'Asia centrale, ha iniziato ora, per incarico del Governo dell'India, un terzo viaggio di esplorazione destinato indubbiamente, come i precedenti, a importantissimi risultati geografici, etnografici e archeologici. Il viaggio, che richiederà tre anni, avrà per obiettivi principali i territorii di Darel e Tanghir nell'altipiano del Pamìr e lo studio del confine occidentale della Cina.

— *Nella Cina occidentale e nel Tibet orientale.* — Ha lasciato Wu-Kiang, dirigendosi a Ciöng-tu-fu, capitale della provincia di Sz'cwân, nella Cina occidentale, la missione guidata dall'etnografo Stötzner, che, in un viaggio di due anni, estenderà le sue ricerche anche al Tibet orientale. Fanno parte della missione l'entomologo Funke, l'ornitologo Weigold noto per le ricerche sulla fauna degli uccelli in Mesopotamia, e il geodeta O. Israël, incaricato della misurazione delle vette principali, molte delle quali superano i 5000 metri.

— *La carta della Terra al milionesimo.* — La Commissione internazionale per la costruzione della carta della Terra alla scala di 1:1.000.000 si è radunata in Parigi il 9 dicembre: delegati dell'Italia il generale Gliamas e Giuseppe Ricchieri.

Geologia.

— *Il Museo Civico di Storia Naturale di Milano* ha aperto al pubblico, nello scorso mese di dicembre, tre grandi sale dedicate alle collezioni geologiche e due dedicate alle collezioni mineralogiche, oltre ad altre nuove sale dedicate alle raccolte anatomiche e malacologiche. Una visita a questo grande istituto milanese, che ormai primeggia fra quelli del genere che permettono al pubblico un facile e continuo accesso, può tornare molto istruttiva al tourista. Egli vi troverà esposte, scientificamente ordinate e chiaramente illustrate, preziose raccolte di quelle rarità naturali che spesso non sono, e non dovrebbero mai essere, la più trascurabile attrattiva di un turismo colto e intelligente. Delle nuove sale del Museo di Milano, tre principalmente dovrebbero a questo proposito attirare l'attenzione del pubblico nostro: la sala dedicata ai fenomeni geologici, e quelle dedicate alla geologia ed alla mineralogia lombarde. Nella prima di queste infatti il tourista troverà esposti e debitamente illustrati moltissimi esemplari riguardanti i fenomeni geologici, dai ciottoli glaciali alle forme dei prodotti vulcanici, dalle sabbie desertiche alle costruzioni coralline, dalle formazioni stalattitiche ai depositi di carbone o di guano. Nella stessa sala poi potrà riconoscere le rocce principali che costituiscono le varie formazioni geologiche, disposte in ordine cronologico, e gli avanzi fossili ch'esse albergano. Interessantissima è pure, e specialmente pel visitatore lombardo, la sala nominata ad Antonio Stoppani, la quale raccoglie un'enorme e preziosa messe di fossili lombardi. Gli ossami delle nostre caverne più note ed un bel scheletro dell'*Ursus spelaeus* che abitò un tempo il Buco dell'Orso sopra Laglio, i pesci ed i rettili del Varesotto e del Lago di Como, le enormi ammoniti del calcare di Moltrasio, le vaghe conchiglie dei marmi di Arzo e Besazio, l'enorme falange dei fossili dell'Azzarola, di Esino, delle valli bergamasche, possono costituire pel tourista, e per ogni visitatore, un interessantissimo oggetto di studio ed un incitamento a ricercare esso pure, nelle sue escursioni, entro le rocce dei nostri monti i curiosi e preziosi avanzi degli esseri vissuti nelle lontane epoche geologiche. Ed il

ritrovamento di questi, dall'esame delle collezioni del Museo, gli sarà grandemente facilitato, perchè ivi avrà imparato a conoscerli; come pure gli sarà agevole determinarli, per confronto con gli esemplari esposti, una volta che li abbia raccolti.

Di non minore interesse è pel pubblico la visita alla sala dei minerali lombardi. Non è infatti troppo il dire che questa rappresenta per la generalità una vera rivelazione. Pochi immaginano quali vaghi e rari e preziosi oggetti naturali racchiudano le nostre miniere e le rocce delle nostre montagne, dai granati verdi, dai quarzi, dagli amianti di val Malenco, ai berilli ed ai granati giganteschi del Lago di Como; dalle fluoriti e dalle baritine del Varesotto, alle baritine ed ai minerali di piombo e d'argento e di zinco e di nikel e di mercurio della Valsassina; dagli splendidi esemplari delle miniere di zinco della val Brembana a quelli non meno belli delle miniere di Val Seriana; dai minerali di ferro della Val di Scalve e della Val Trompia, alle torbe dei nostri laghi briantei ed all'oro delle sabbie del Ticino. È impossibile che il tourista che ha visto queste meraviglie, passando poi per quelle regioni che le hanno date, per le cave o le miniere dalle quali uscirono, non senta il desiderio di rintracciarne esso pure, e gli sarà facile, iniziando forse così il cammino verso quella intelligente conoscenza del nostro suolo, che deve esser nostro desiderio diffondere più largamente si possa fra gli Italiani.

Nella sala dei minerali il visitatore trova ancora una collezione di gemme e di pietre dure, ed una collezione di marmi, specialmente italiani, ordinate nel modo più chiaro ed istruttivo, nonchè una notevole collezione di rocce, sistematicamente disposte, ed una collezione illustrante le forme di giacitura dei minerali utili, dal diamante e dai minerali metalliferi principali ai fosfati africani ed americani che l'agricoltura utilizza.

Oltre a queste sale, il Museo di Milano conta una grandissima sala di geologia, in cui son raccolti fossili provenienti da tutte le regioni d'Italia e del mondo, con meravigliosi esemplari dei mammiferi delle Pampas, dei rettili della Baviera e dell'America del Nord, degli elefanti e delle balenottere quaternari della pianura del Po, ed una sala di mineralogia generale perfettamente ordinata, con esemplari provenienti da ogni parte del mondo, spesso di enorme rarità. Recentemente poi fu donata al Museo una preziosa collezione, contenente campioni rarissimi, del conte Giberto Borromeo-Arese; essa sarà presto collocata degnamente in una nuova sala.

Queste collezioni generali, di interesse prevalentemente scientifico, attirano meno il tourista di quanto non facciano le altre raccolte di interesse più pratico, e non spenderemo altre parole su di esse. Basti però a noi aver richiamato l'attenzione dei nostri lettori sopra un mezzo così potente di conoscenza e di coltura ed anche di diletto, quale è quello offerto dalle nuove sale del Museo di Milano.

— *Le miniere italiane nel 1912.* — Dalla Rivista del Servizio Minerario testè pubblicata togliamo alcune notizie veramente interessanti e riguardanti la produzione delle miniere italiane, che ha segnato nello scorso 1912 un discreto aumento, rispetto alla produzione dell'anno antecedente, specie per quanto riguarda alcuni minerali metalliferi. Tralasciando i minerali per noi meno importanti, la quantità e il valore dei varî prodotti minerarî sono riassunti nella seguente tabella:

	Quantità tonnellate	Valore Lire
Minerali di ferro	582 066	12 406 837
» » rame	86 001	1 583 921
» » piombo e argento	41 680	7 785 369
» » zinco	149 776	18 286 272
» » mercurio	88 200	4 370 400
Pirite	246 612	5 445 305
Lignite	660 491	6 066 970
Minerali di zolfo	2 504 408	29 600 684
Petrolio	7 479	1 196 640
Asfalto e bitume	181 397	2 902 548
Acido borico	2 309	900 510
Grafite	13 170	396 779

Tenendo conto anche dei minerali di minor importanza industriale, il valore totale della produzione italiana nel 1912 salì alla somma di L. 94 213 223, contro a 62 milioni circa della produzione del 1911.

Il prodotto totale delle cave italiane, che, aggiunto a quello delle miniere, completa il valore annuo delle ricchezze del suolo, salì nel 1912 alla somma di lire 64 258 333.

Noteremo però come, non ostante l'aumento verificatosi nello scorso anno, la produzione mineraria italiana rimanga sempre molto modesta. Ricordiamo infatti, a semplice titolo di confronto, che la sola produzione annua di carbone fossile raggiunge in Inghilterra quasi il valore di tre miliardi, in Germania di due miliardi, ed in Francia di 600 milioni.

Strade.

Nuovi procedimenti per l'esecuzione razionale di ricarichi generali cilindrati sulle strade ordinarie. — L'ing. André dell'Ufficio Tecnico di Rochefort, dà nella Rivista « Travaux Publics » alcuni interessanti dettagli sui procedimenti usati da quell'Ufficio Tecnico per l'esecuzione di ricarichi generali cilindrati che sembrano sopra tutto indicati quando ad un razionale metodo di manutenzione stradale si voglia unire lo studio di non danneggiare gli interessi generali del turismo.

Al suo studio l'ing. André fa precedere alcune considerazioni sui metodi attualmente impiegati per l'esecuzione dei ricarichi generali:

I. — Ricarico sulla larghezza totale della sede stradale. Secondo questo procedimento lo spandimento della ghiaia si fa in lunghezze tali che corrispondano al lavoro di una giornata di cilindratura e cioè per lunghezze comprese fra 80 e 140 metri.

Vantaggi di questo sistema sono: la facilità di un'omogenea ripartizione del materiale e profilo regolare del capostrada.

Inconvenienti sono sopra tutto: una cattiva utilizzazione della mano d'opera, specie sull'inizio della cilindratura e sopra tutto un incaglio generale della circolazione su una tratta che può anche superare i 100 metri di lunghezza

II. — Ricarico su una sola metà della larghezza di sede stradale.

Lo spandimento si fa qui su rettangoli alternati a destra e a sinistra dell'asse della strada, di modo che in ogni punto del tracciato vi sia mezza larghezza libera per la circolazione.

Vantaggi di questo sistema sono: una maggiore facilità di circolazione unita, fino a un certo punto, ai vantaggi tecnici del sistema precedente. Inconvenienti sono: l'impossibilità di adoperare questo sistema per ricarichi di piccola larghezza, facilità di avere sulla sede stradale libera ciottoli provenienti dalla zona laterale inghiaiata e ancora cattiva utilizzazione della mano d'opera, unita al grave inconveniente di aver proprio sull'asse stradale una zona di minore resistenza, segnata quasi sempre, anche poco dopo la cilindratura, da un leggero solco.

III. — Nuovo metodo. Ricarico progressivo e continuo. — Allo scopo di soddisfare ai voti del turismo e in particolare dell'automobilismo, l'Ing. André adotta questo sistema, cominciando lo spandimento di ghiaia 3 o 4 ore prima di iniziare la cilindratura.

Tutto il personale disponibile è adibito a questo lavoro.

In questo modo i 30 o 40 metri inghiaiati subiscono subito l'azione del compressore e successivamente si procede per piccole zone di 4 o 5 metri proprio immediatamente in tempo perchè il compressore trovi subito la materia prima per il suo lavoro.

L'autore assicura che questo metodo non dà luogo a reclami se non quando lo spandimento è di troppo in anticipo sul lavoro di cilindratura, ma che il costo di tale sistema di manutenzione non è maggiore di quello dei sistemi attualmente in uso.

— *Lavori sullo stradale Torino-Rivoli.* — Sul famoso stradale Torino-Rivoli (strada di Francia) si stanno eseguendo lavori per la costruzione di un cavalcavia ferroviario per eliminare un passaggio a livello (se ne facessero tanti in Italia!). Il traffico importante di quell'arteria viene deviato e ricondotto poi sullo stradale con un'ampia svolta.

Esperimenti di pavimentazione stradale in legno. — Dal rappresentanze di una nota casa austriaca è stata presentata al Comune di Roma l'offerta di un esperimento pratico di pavimentazione stradale in

legname di larice, allo scopo di paragonare tale materiale con altri della concorrenza.

È da notarsi la superiorità delle pavimentazioni in legname di larice su quelle in legname di pino; e ciò specialmente perchè i larice usato per tali lavori ha l'alburno molto stretto e per conseguenza presenta una minore superficie mol'e soggetta ad assorbire acqua.

— Venne inaugurata la bellissima strada di accesso alla Stazione Ferroviaria di Cervinara (sulla linea Cancello-Benevento). Lo stradale, lungo 870 metri e largo metri 14, è già fiancheggiato da due filari di alberetti sempreverdi e illuminato a luce elettrica.

— La Deputazione Provincaile di Como ha deliberato di provvedere all'incanto per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada provinciale Regina negli abitati di Urio e di Carate

— Il Consiglio Superiore dei LL. PP. ha emessi i seguenti pareri:

Domanda del Comune di S. Michele di Ganzaria (Catania) per aumento di sussidio pei lavori di difesa dell'abitato (parere che per l'opera di difesa dell'abitato possa accordarsi il sussidio di 2/3 e per quelle della strada esterna il sussidio della metà).

Progetto modificato per la costruzione del tronco da Cittadella alla Comunale di Bonifati, della provinciale 118 (Cosenza). (Parere che con avvertenza possa approvarsi il progetto).

Progetto della strada da Tonara alla provinciale per l'accesso alla Stazione di Desulo-Tonara (Cagliari). (Parere che il progetto debba modificarsi).

Progetto della Strada d'allacciamento del Comune di Sauris alla Nazionale I (Udine). (Parere che previo riesame del tipo di strada, se mulattiera o carraia, debba riformarsi il progetto).

Domanda di sussidio del Comune di Pantasina (Porto Maurizio) per l'allacciamento della strada Vasia-Pianavia con la Prelà-Pantasina. (Parere che possa accordarsi il sussidio nella misura di 1/4, con avvertenze sui lavori)

Domanda di sussidio del Comune di Sassoferrato per la ricostruzione del ponte sul torrente Marona (Ancona). (Parere favorevole).

Domanda di sussidio del Comune di Forno di Canale per la sistemazione della comunale di Val di Spares (Belluno). (Parere favorevole).

Riesame della domanda di sussidio del Comune di Montegrazie (Porto Maurizio) per riparazioni stradali. (Parere favorevole).

Progetto del Comune di Pievetornia pel completa-

mento della Comunale di Val S. Angelo per l'accesso alla Stazione di Camerino (Macerata). Parere che, sospeso il giudizio, debba completarsi il progetto.

Progetto di variante alla correzione del ponte dei Monaci lungo la Nazionale 37 (Perugia). (Parere che il progetto possa essere approvato).

Progetto della strada d'allacciamento del Comune di Laviua (Porto Maurizio) alla rete esistente. (Parere che il progetto possa approvarsi anche nei riguardi idraulici).

Perizia per l'applicazione di nuovi prezzi pel completamento del tronco Tombino Gervasi-Mole, della provinciale 184 (Parma). (Parere che possa approvarsi, tenendo conto di alcune avvertenze).

Domanda di sussidio del Comune di Cermignano per la costruzione de'la strada per Paggio delle Rose (Teramo). (Parere che mediante opportune modifiche possa accogliersi parzialmente la domanda).

Domanda di sussidio del Comune di Campiglia Cervo per la costruzione della strada di allacciamento alle frazioni di Fargnengo e Piaro (Novara). (Parere favorevole).

Progetto della Strada di allacciamento del Comune di Sinagra (Messina) all'esistente rete. (Parere che con avvertenze possa approvarsi il progetto).

Domanda di sussidio del Comune di Bolzano in Prov. di Novara per la strada d'accesso alla Stazione. (Parere favorevole).

Progetto pel completamento della S. C. O. Altavilla-Serra (Salerno) con ponte sul Calore. (Parere che, nei riguardi idraulici, nulla si opponga all'approvazione del progetto, ma che, nei riguardi economici, il progetto stesso debba essere modificato).

— Con R. Decreto 8 Novembre 1913 venne concesso un sussidio al Comune di S. Vittoria in Matenano (Ascoli) per la costruzione di un tronco stradale, ed altro sussidio venne concesso al Comune di Gargnano (Brescia) allo stesso oggetto.

— Con RR. Decreti 14 Novembre 1913 venne concesso al Comune di Spotorno (Genova) un sussidio per la costruzione di una strada; ed al Comune di Petrizzi (Catanzaro) altro sussidio per riparare una strada comunale.
Fu inoltre autorizzato il Consorzio fra i Comuni di Vitulano, Foglianini, Cautano e Tocco Candio (Benevento) di cedere alla Cassa Depositi e Prestiti il sussidio governativo concessogli per la costruzione di due tronchi stradali.
Eguale autorizzazione venne concessa al Comune di Calice al Cornoviglio (Massa).

— Con RR. Decreti di detto giorno 14 Novembre fu concessa una proroga di 6 mesi al termine assegnato al Comune di Cefalù per il compimento dei lavori di allargamento e sistemazione di Via Vittorio Emanuele nell'abitato del Comune stesso, e fu classificato fra le strade provinciali di Genova il nuovo tratto di strada costruito in Comune di Vezzano Ligure nella località Termini di Arcola al Molinello.

— *Notevoli progressi delle manutenzioni stradali in Provincia di Napoli.* — Nonostante le notizie in contrario apparse anche recentemente in fogli ufficiali, si ha da fonte tecnica autorevolissima comunicazione di importanti progressi stradali sulla rete della Provincia di Napoli e del soddisfacente stato di manutenzione delle strade stesse, testimonianza degli sforzi che quell'Ufficio Tecnico e quell'Amministrazione Provinciale fanno perchè compatibilmente col rilevante traffico, colla qualità dei materiali d'inghiaiamento la viabilità intera provinciale risponda quanto più è possibile alle esigenze dei moderni mezzi di locomozione.

Strade cattive.

— *Cattive condizioni di un tratto dello stradale Milano-Monza* — L'Amministrazione Comunale di Greco Milanese si è assunta il nobile compito di incastonare nel magnifico nastro stradale che è il vialone Milano-Monza (ora e sempre in invidiabili condizioni di manutenzione) una tratta che ricorda al vero il letto ciottoloso di certi torrenti appenninici.

È a sperarsi che le imprecazioni degli automobilisti e di tutti quanti (e sono legione) hanno occasione di transitare per il vialone, non giungano alle orecchie dei predetti esimî Amministratori.... chè altrimenti! Quando si dice che in una località come quella si crede opportuno di praticare « tout bonnement » un ricarico generale non cilindrato e di forte spessore, si dice tutto!

Ora da buona fonte sappiamo che il Comune riceve dalla Provincia parecchie migliaia di lire annue per la manutenzione del Vialone nell'interno dell'abitato di Greco. Onde una buona cilindratura sarebbe in due anni completamente pagata, coll'enorme vantaggio di non trascinare alla disperazione tutti i turisti e di avere finalmente per il capostrada una sezione meno deplorevole. Non sarebbe il caso di lasciare alla benemerita Provincia di Milano il sussidio e l'onere manutentivo a tutto vantaggio della viabilità e della sicurezza pubblica?

— *Condizioni stradali in Terra d'Otranto.* — Il Consiglio Provinciale di Lecce, animato da ottime intenzioni e con modernità di vedute, ha appaltato 77 km. di strade da mantenersi con cilindratura da eseguirsi ogni tre anni. La cilindatura della strada Brindisi-San Vito fu eseguita, ma si può dire non ha servito a nulla, perchè non era ancora terminata che il piano stradale nei tratti cilindrati per primi era già rotto e presentava avvallamenti rilevanti. Oggi, e non sono passati due mesi dal termine del lavoro, la strada è rotta in quasi tutta la sua lunghezza, e vi si rimedia buttando nelle ormaie brecciame, il quale, per la mancanza di pioggie, peggiorerà le condizioni della strada, riducendola ben presto intransitabile come è stata per lungo tempo.

Sarebbe certo interessante sapere se la cilindratura fu collaudata e come, e se nel capitolato d'appalto era prescritta la quantità di acqua per le innaffiature da eseguirsi durante i passaggi del compressore. Siamo in paesi dove l'acqua costa più della ghiaia! Sarebbe indispensabile sapere subito come il buon volere del Consiglio Provinciale s'infranga davanti a deficienze di attuazione. Ad evitare anche che, passato del tempo, non si addebiti la cattiva prova della cilindratura a cause fantastiche e vi si rinunzi.

— *Strade dell'Emilia.* — In condizioni di viabilità poco buone la Piacenza-Parma nel tratto fra Borgo S. Donnino e Parma, dove sono profonde le ormaie; mentre il tronco Piacenza-Fiorenzuola è in buone condizioni di manutenzione.

Tramvie.

— La Deputazione Provinciale di Cuneo ha dato parere favorevole sulla proposta dell'Ing. Alessi per l'impianto di tramvie elettriche nella provincia di Cuneo.

— Il Consiglio Superiore dei LL. PP. ha dato i seguenti pareri favorevoli:

Allo schema di convenzione concordato fra la Società Tramvie Orientali del Verbano e la Società Varesina per Imprese Elettriche per regolare gli attraversamenti delle loro linee tramviarie in Varese e Masnago;

Alla domanda della Società delle Tramvie Napoletane per la autorizzazione di trasformare il tipo di automotrice con piattaforma centrale;

All'istanza del Comune di Carrara per essere autorizzato a costruire ed esercitare una tramvia elettrica

per solo trasporto viaggiatori dalla città di Carrara alla borgata Marina di Carrara.

Alla domanda della Società Elettrica Bresciana per la concessione d'impiantare ed esercitare due nuovi tronchi di tramvia elettrica nella Città di Mantova;

Alla domanda della Ditta Fratelli Marsaglia per la concessione di prolungare fino ad Ospedaletti la tramvia San Remo-Taggia;

Al progetto della Società concessionaria della tramvia elettrica Viareggio-Forte dei Marmi per variante al tracciato della deviazione Fiumetto-Pietrasanta;

Al progetto per la variante al binario di raccordo della tramvia Forlì-Ravenna con la darsena di Ravenna;

Alla domanda dell'Amministrazione Provinciale di Ancona per la concessione, senza susidio, di una tramvia elettrica a scartamento ordinario fra la Stazione ferroviaria di Ancona e l'abitato di Falconara.

— È allo studio un progetto di tramvia elettrica per la città d' Treviso.

— S. M. il Re ha firmato il Decreto che approva la convenzione per la trasfomazione a trazione elettrica della tramvia a vapore Milano-Gallarate.

— Con Decreto Ministeriale, è stata autorizzata la Società Elettrica Parmense a modificare la suddivisione in tratte della Tramvia Como-Erba.

COMUNICATI UFFICIALI

IL COMITATO NAZIONALE PEL PAESAGGIO E PEI MONUMENTI. — LA SOLENNE INAUGURAZIONE DEL COMITATO PROVINCIALE DI VERONA. — Nell'antica e bella Verona, il giorno 26 Novembre si costituì regolarmente il Comitato provinciale della Commissione nazionale del Touring pei Paesaggi e pei Monumenti italiani.

L'assemblea di costituzione venne riunita nella grande storica sala del Consiglio Comunale, la quale era affollata da numerose personalità dell'arte, della politica, del lavoro cittadino. Notammo il comm. Campostrini, per la Deputazione Provinciale, il prof. cav. Spazzi, assessore comunale, il cav. Pattaro, ingegnere capo del Genio Civile, il march. Ludovico di Canossa, presidente dell'Accademia di scienze e lettere, il cav. Monga, presidente della Pro-Verona, l'avv. Stegagno, presidente dell'Accademia Cignaroli, l'avv. Giupponi, presidente del Club Alpino, il prof. cav. Rocca, direttore del Liceo Musicale, il prof. Vignola, ispettore dei Monumenti, il march Fumanelli presidente dell'Accademia delle Belle Arti, il march. Luigi di Canossa, vice-ispettore dei monumenti, l'avv. Massarani Prosperino, pre-

sidente della Movimento Forestieri, l'avv. Balis-Crema per la Dante Alighieri, il pittore Felice Casorati, il pittore Luigi Cavadini, il cav. Castagnedi, ispettore dei monumenti, l'avv. Camuzzoni, i Consoli del Touring dott. Piccoli e Pavesi.

Avevano scusata l'assenza, per impegni precedenti, il Prefetto, il senatore Dorigo, il comm. Bellini-Carnesali, Angelo Dall'Oca Bianca, i prof. Savini, Girelli, ecc.

L'importante adunanza venne aperta dall'assessore avv. Stegagno, il quale per mandato cortese del Sindaco, portò ai convenuti il saluto del Comune di Verona e l'augurio di un'opera feconda.

Parlò poi il Console del Touring, sig. Luigi Modena, il quale presentò all'assemblea il cav. Carlo Sandoni, segretario generale del Comitato Nazionale, intervenuto quale delegato del Comitato e del Touring; ringraziò a nome del Consolato le Autorità presenti, e dichiarò costituito il Comitato provinciale di Verona.

Il cav. Sandoni rivolse poi vivi ringraziamenti ai rappresentanti del Comune, della Provincia, a tutte le autorità, al Consolato del Touring, per il generale favore, per le adesioni al Comitato ed all'opera iniziata, tendente a difendere ed a illustrare le bellezze naturali della Patria.

Precisò i concetti dell'interessamento del Touring per questa nuova attività sociale in una città che ha tanti meravigliosi monumenti, in una provincia che ha colline le quali ricordano le eroiche imprese del risorgimento, che ha il lago, il quale può offrire generoso il suo fascino pittoresco anche allo straniero, pur affermando l'intangibile italianità della sua bellezza.

Indicò il programma pratico dell'azione perchè sia svolto con efficacia e chiuse il suo discorso, confermando sentimenti di riconoscenza per le accoglienze gentili e per applausi, che debbono essere rivolti al Touring ed alle sue idealità; confermando che il Comitato sarà a disposizione perchè il lavoro che verrà compiuto a Verona sempre valga nella nuova organizzazione nazionale.

Il comm. Campostrini, presidente della Deputazione Provinciale, plaudì vivamente all'iniziativa patriottica, con tanta praticità illustrata ed esposta; l'avv. Massarani Prosperino, dichiarò che l'Associazione sua sarà tutta con il Comitato per il lavoro da svolgersi; l'avv. Stegagno confermò l'adesione del Comune.

Dopo di ciò, premessi dal Console signor Luigi Modena alcuni chiarimenti per la formazione della presidenza, si venne alla decisione di nominare un Consiglio di presidenza di nove membri, i quali dirigeranno il lavoro, ed assegneranno le cariche di Presidente, Vice-Presidente, Segretario.

Procedutosi alle nomine risultarono eletti i signori march. Luigi di Canossa, Angelo Dall'Oca Bianca, march. Arrigo Fumanelli, prof. Floriano Grancelli, avv. Massarani Prosperino, ing. cav. Monga, prof. cav. Spazzi, avv. Stegagno, prof. Vignola e Luigi Modena, console del T. C. I.

Il Comitato di Verona così costituito, in modo tanto elevato ed autorevole, si propone di dare opera attiva per il raggiungimento delle sue nobili finalità, e sarà per certo una benemerita istituzione che avrà il plauso riconoscente e l'adesione cordiale di quanti amano e

sentono le bellezze di quella incantevole e storica regione.

— Inaugurarono il loro lavoro i Comitati Provinciali di Siena, Grosseto, Verona.

— È imminente la definitiva costituzione dei Comitati di Roma, Bologna, Palermo.

ESPOSIZIONE DI GENOVA 1914. — Il Segretario Generale, di ritorno da Genova, riferisce alla Direzione le trattative avute col Comitato organizzatore dell'Esposizione di Genova, circa la partecipazione del Sodalizio all'Esposizione ed alle manifestazioni che in occasione di quella avranno luogo.

Il Comitato assume la costruzione in grezzo di un Padiglione per la mostra del Touring.

Resta confermato lo svolgimento in Genova del Convegno Generale del Touring, di cui il Comitato per l'Esposizione assume tutta l'organizzazione e tutti i rischi. Avendo il Comitato manifestato il desiderio di veder svolgere, in occasione delle sue feste, una grande manifestazione del Touring, è stato accennato alla possibilità di effettuare in Genova un concentramento dell'Escursione Nazionale in Libia, qualora questa si faccia in epoca conveniente. Ed in occasione dell'Escursione Nazionale in Libia, per la quale si è già fatto un abbozzo di progetto di una Crociera Motonautica che si appoggi all'Escursione ed ai suoi mezzi di sussidio, il Comitato di Genova ambirebbe di poter vedere svolgere in Genova l'organizzazione della Crociera, per la quale fornirebbe i mezzi necessarî. Qualora non si potesse combinare la Crociera coll'Escursione Nazionale in Libia, sarebbe sempre possibile di organizzare una Crociera nel Tirreno, con speciale appoggio alle coste Sarde.

Fissati su queste basi di massima i rapporti per l'intervento del Touring alle feste di Genova, si manda a studiarne l'effettuazione sulla scorta delle proposte concrete, che dal Comitato di Genova potranno essere fatte.

INTERPELLANZA ALLA CAMERA PER L'OSSERVANZA DELLA MANO UNICA NELLA CIRCOLAZIONE. — La Delegazione Romana comunica che l'on. Bignami desidera portare alla Camera la questione della mano unica per la circolazione dei veicoli e che desidera avere elementi in proposito.

Si giudica molto opportuna l'iniziativa dell'on. Bignami e si manda ad informarlo come la questione possa semplicemente considerarsi dal punto di vista della necessità di richiamare severamente all'osservanza di una legge dello Stato, già da tempo esistente che impone la circolazione a destra, con le necessarie limitazioni e che purtroppo non viene osservata dagli utenti delle strade, nè fatta osservare dagli organi di polizia, che a ciò sono preposti.

TASSA SULLA NAVIGAZIONE DEI MOTOSCAFI. — Avuto reclamo da varî interessati, possessori di motoscafi sul Lago Maggiore, della tassazione loro imposta dall'Intendenza di Finanza di Novara, che equipara i motoscafi stessi ai piroscafi ed avuta conferma ufficiosa della legalità del provvedimento dal Ministero delle Finanze, si approva in linea di massima l'esplicazione di

un'azione per parte della Commissione di Turismo Nautico, tendente ad ottenere un più adeguato trattamento fiscale da usarsi agli autoscafi.

SUSSIDIO DEL MINISTERO DEI LL. PP. PER I CARTELLI INDICATORI. — Si ha comunicazione che il Ministero dei LL. PP. ha accolto la richiesta del Touring ed ha deliberato la concessione di un sussidio di L. 3000, da pagarsi per un terzo nel corrente esercizio e per due terzi nel prossimo esercizio finanziario, per la posa di cartelli indicatori stradali.

Il Ministero, concedendo il sussidio manifesta il desiderio che le segnalazioni sieno da limitarsi a quelle di pericoli, passaggi a livello, ecc., sempre sulle strade nazionali, con maggior riguardo a quelle che si svolgono nel meridionale ed a esclusione delle segnalazioni di direzione. Si manifesta il vivo compiacimento per il provvedimento ministeriale e ritenuto che nell'Italia Centrale e Meridionale vi sono dei tronchi molto frequentati dal turismo e che sono tuttora privi di indicazioni di direzione importantissime, dato l'intrico di alcuni punti della rete stradale, si manda ad esporre al Ministero l'opportunità che sia autorizzato il Touring ad usare del sussidio, oltre che per l'indicazione di pericoli, passaggi a livello, ecc., anche per la messa in opera di detti importanti indicatori di direzione.

Si trae partito dalla discussione, per confermare la necessità di intensificare nuovamente la propaganda per la diffusione dei cartelli dei Comuni, di cui ancora troppe località sono sprovviste.

Si giudica opportuna in proposito un'azione presso i Prefetti perchè stimolino i Comuni all'applicazione della legge che li obbliga alla posa nelle località adatte dei cartelli destinati a identificare il Comune.

RIUNIONE DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DELL'AERO CLUB D'ITALIA. — La partecipazione dell'Aero Club nella Commissione nominata dal Ministero dei Lavori Pubblici per un disegno di legge sulla navigazione aerea e per la quale la Presidenza dell'Aero Club ha deferito al Touring la designazione di due nomi, è stata affidata al Comm. Mercanti Segretario Generale del Touring ed al Comm. Bonardi Segretario Generale della Delegazione Romana.

COMMISSIONE TECNICA DELL'AERO CLUB D'ITALIA. — Si manda a dichiarare l'incompetenza del Touring ad occuparsi e prender parte ai lavori della Commissione tecnico-scientifica centrale nominata in seno al Club e il disinteresse del Sodalizio circa la nomina dei periti aeronauti.

COMMISSIONE INTERNAZIONALE DELLA CARTA AERONAUTICA. — Si designa il signor Usnelli, quale secondo Delegato del Touring a rappresentare l'Aero Club d'Italia nella Commissione Internazionale per la Carta Aeronautica.

COMMISSIONE PER IL DIZIONARIO ITALIANO DEL TURISMO E DELLO SPORT. — Richiamati i precedenti circa la Commissione che dovrà occuparsi della redazione del primo dizionario italiano del turismo e dello sport, si approva l'elenco delle Società da invitare perchè deleghino un rappresentante nella Commissione e l'elenco dei letterati e dei tecnici dei

varî rami dello sport, che dovranno essere chiamati a portare il loro contributo alla redazione dell'opera.

Si ritiene che la Commissione dovrà esplicare il proprio lavoro con la revisione degli elaborati presentati dai tecnici invitati a collaborare e che dovranno dare attività in diretta comunicazione col compilatore.

Si manda a riunire prossimamente la Direzione col compilatore e con qualcuna delle persone tecniche indicate per determinare nel dettaglio l'indirizzo che dovrà avere la Commissione, l'ambito in cui dovrà esplicare la propria attività ed i criterî generali a cui dovrà informarsi.

COMMISSIONE NAZIONALE PER L'EDUCAZIONE FISICA. — L'avv. Radice riferisce circa la riunione della Commissione Nazionale dell'Educazione Fisica, a cui ha recentemente presenziato in Roma. Constata con piacere come il Touring sia molto apprezzato nell'ambiente e come ad esso si sia senz'altro fatto riferimento per quel che riguarda l'organizzazione di manifestazioni di turismo scolastico.

A questo proposito l'avv. Radice dà notizia di alcune proposte da lui fatte, nell'intento di stabilire il minimo della durata delle gite ad una giornata, all'ottenimento di speciali ribassi ferroviarî per le Carovane scolastiche e l'uso dei Collegi, Scuole, Convitti, ecc., per l'ospitalità di cui possano aver bisogno le Carovane stesse, per pernottamento, refezione o riposo. Ha notato l'impreparazione e talvolta la riluttanza degli elementi scolastici ordinarî all'organizzazione delle Carovane scolastiche e a queste deficienze ha proposto con successo che venga concessa facoltà ai Capi di Istituto, di accordarsi per l'effettuazione del turismo scolastico, con le Associazioni locali, che di questo si occupano. In questo modo le iniziative scolastiche vengono naturalmente collegate e coordinate con quelle dei Comitati all'uopo istituiti dal Touring.

L'avv. Radice comunica pure che è stato nominato a far parte di tre delle quattro Sottocommissioni che sono state create per lo sviluppo dei lavori particolari.

VENDITA DELLA CARTA D'ITALIA A CONDIZIONI DI FAVORE. — Il Municipio di Nizza Monferrato ha richiesto di poter acquistare una cartella della Carta d'Italia, alle stesse condizioni alle quali questa viene ceduta alle Scuole medie, secondo gli accordi col Ministero dell'Istruzione.

Richiamato il concetto che ha informato il trattamento di favore per le Scuole medie, si risponde negativamente al Municipio di Nizza Monferrato, stabilendo con ciò anche una norma per altri analoghi casi di richiesta di cartelle da parte di persone o enti che non sieno le Scuole secondarie.

MORTE DELL'ING. POZZOLI. — Si ha comunicazione dell'avvenuta improvvisa morte dell'ing. Pozzoli, membro della Commissione Miglioramento Strade e si mandano ad esprimere alla Famiglia ed alla C. M. S. le condoglianze della Direzione.

CONFERENZA BERTACCHI. — Preso atto con vivissimo compiacimento del successo delle cerimonie in onore di Luigi Vittorio Bertarelli, si delibera di addivenire alla stampa della conferenza, da cui sia tolta la parte personale e aggiunta una pratica circa l'attività del Touring, per modo che si possa avere una vera e propria conferenza di propaganda al Sodalizio, da leggersi da appropriati conferenzieri in ambienti adatti.

BIBLIOTECA.

Ch. Bouchard.. « Pour la sécurité des aviateurs » G. Steinheil, editore - Parigi, 1912.

Non è che una specie di fascicolo di una quarantina di pagine, ma in esse si discute da un tecnico di varie questioni di grande importanza e si prospettano quadri di associazioni di forze per lo scopo cui si accenna nel titolo.

Smithsonian Miscellanous Collections Hodgkins Fund. « Bibliography of Aeronautics », by Paul

Brockett. - The Smithsonian Institution, editrice - Washington, 1910.

Ai cultori di aeronautica e di aviazione tornerà utile sapere che si è provveduto ad una bibliografia: che raccoglie in un migliaio di pagine quanto di più interessante (per non dire tutto) si è pubblicato sulla navigazione aerea.

C. Ader. « L'aviation militaire ». - III ediz. - Berger Levrault, editori - Parigi, 1911.

A coloro che si occupano di aviazione, ed in ispecial modo agli ufficiali, questo volume dovrebbe tornare gradito anche perchè in esso si studiano varî dei problemi per la soluzione dei quali si fatica da molti e da molto tempo.

Ardouin Dumazet - « Voyage en France: La Corse » - Berger-Levrault, editori. Parigi, 1911.

La Corsica è un paese un po' dimenticato... Se anche questo volume è alla terza edizione.... noi italiani lo conosciamo poco ed attraverso a queste pubblicazioni possiamo farci un concetto quasi esatto dell'anima di quella gente tipica, caratteristica e dell'avvenire che quel paese si prepara.

Louis Carpeux - « Pekin qui s'en va » - A. Maloin, editore. Parigi, 1913.

Un bel libro e non solo di impressioni di viaggio. L'A. ha visitato Pechino... dal palazzo imperiale, ai templi, dalle vie alquanto misteriose in cui si affolla un popolo legato a vecchie costumanze, alle strade sulle quali la civiltà tenta muovere i suoi primi passi.

Aldobrandino Malvezzi - « L'Italia e l'Islam in Libia » - Frateli Treves, editori. Milano, 1912.

Il volume è edito dalla Società Italiana per lo studio della Libia, e noi non sappiamo se possa farsi miglior presentazione quando si aggiunga che alla prefazione dottissima di Pasquale Villari si susseguono capitoli di altissimo interesse storico, etnico e politico, scritti sulla base di documenti e di severe osservazioni.

Guido Podrecca - « Libia. Impressioni e polemiche » - - Podrecca e Galantara. Roma, 1913.

È un volume che più che per la Libia e la storia dell'occupazione italiana deve essere letto non fosse che nella prefazione che il Podrecca scrive a Camillo Prampolini che « non acceso da spirito settario, può vedere serenamente in quel problema... », ed in cui l'A. spiega le ragioni che determinarono lui socialista e forse anche gli altri ad appoggiare l'impresa libica.

Leon Puvioquière - La Tripolitaine interdite: Ghadames » con 55 illustrazioni e due carte. - Librairie Hachette et. C., Paris.

Per chi voglia conoscere bene il paese che il Puvinquière ha visitato, questo libro tornerà utilissimo. L'A. — scrittore facile, rapido, conciso — si è limitato ad un profondo studio su Ghadames. Delle varie carte e affermazioni sue noi non possiamo con certezza dire, certo l'A. si rivela osservatore studioso e conoscitore di uomini e di cose.

Consiglio Direttivo del C. A. I. - « L'opera del Club Alpino Italiano nel primo suo cinquantennio » - Officine Grafiche della S. T. E. N. - Torino 1913.

Una elegante pubblicazione che riassume in meno di trecento pagine quanto il Club Alpino Italiano ha saputo compiere. Ma non si tratta di un'arida esposizione di cifre e di dati. Le une e gli altri sono presentati attraverso articoli di grande valore, e dovuti a scrittori che nel mondo delle lettere come in quello dell'alpinismo occupano un posto. Essi hanno trattato argomenti che interessano gli alpinisti, ma che si leggono con vivo diletto anche da coloro che alla montagna, alla sua poesia, non possono dedicarsi. Il libro contiene molte illustrazioni e le fotografie di varie fra le più belle figure alpinistiche.

Gino Monaldi - « Saggio d'iconografia verdiana, con 182 illustrazioni » - Istituto italiano d'arti grafiche. Bergamo, 1913.

Il nome dell'autore e la Casa editrice ci dispensano dagli elogi. Diciamo solo che nel dilagare di scritti, pubblicazioni, fascicoli sul Grande Maestro, questo è il volume più completo e riassuntivo, denso di buone notizie particolari e ricco di illustrazioni di varie epoche.

A. A. Michieli. « Enrico Stanley » - A. F. Formiggini, editore. Genova, 1913.

Enrico Stanley, che si chiamava John Rowland, era un bimbo poverissimo, scappato a 15 anni da un asilo di mendicità: fu prima garzone macellaio, quindi mozzo di cabina, indi impiegato di un ricco commissionario di nome Stanley che poi gli lasciò il nome e la fortuna. Questi ed altri episodî della vita del grande esploratore narra brillantemente A. A. Michieli in questo nitido profilo apparso nella eccellente collezione Formiggini. Il Michieli segue l'eroe per tutta la vita così ricca di straordinarie ed emozionanti avventure, parla di lui come giornalista e corrispondente affascinante dei più grandi giornali americani del suo viaggio di trent'anni attraverso l'Africa misteriosa, etc., etc.

« Francesco Cucchi nell'epopea garibaldina » - Bergamo. Per cura del Comitato Pro-Cucchi, 1913.

È un fascicolo senza pretese, ma scritto con vivo

amore. In esso si dice con chiarezza chi fosse Francesco Cucchi, che tanto « operò col senno e con la mano » per la redenzione d'Italia e che nulla mai chiese, dopo aver tutto dato fino a morire « nella povertà.

I libri qui menzionati si trovano in vendita anche presso Sperling & Kupfer, Librai di S. M. la Regina Madre, Milano, via Morone, N. 3, che concedono ai Soci del T. C. I. anche pagamenti rateali.

Libri ricevuti in dono.

Maggiore Eugenio Massa - « Parma: città e provincia ». nuovissima guida regionale illustrata. — Associazione agraria Parmense. - Parma, 1913.

Giuseppe Scassellati-Sforzolini - « L'impresa zootecnica nella Somalia Italiana Meridionale ». — Tipografia della Camera dei Deputati - Roma, 1913.

Gennaro Chierchia - « Pile ed accumulatori per usi domestici », 2 volumi — Casa Editrice Sonzogno - Milano, 1913.

Giovanni Rosadi - « Per Giovanni da Verrazzano » — Tipografia O. Ciani - Viareggio, 1913.

A. A. Michieli - « Per avvicinare la scuola alla vita » — Premiata Tipografia Comense « Aristide Bari » - Como, 1913.

A. A. Michieli - « Ciò che ha fatto e deve fare l'Italia pel Canale di Panama » — Società Italiana di Esplorazioni Geografiche e Commerciali - Milano 1913.

F. Verde - « I colpi di vento e le indicazioni del groscopio nella navigazione aerea » — Tipografia Argiroffo - Spezia, 1913.

Comune di Milano - « Dati statistici a corredo del Resoconto dell'Amministrazione Comunale » — Stabilimento tipografico Stucchi, Ceretti - Milano 1913.

Guida Giudiziaria della Lombardia per l'anno 1914 — Roberto Martinenghi editore - Milano 1913.

Prof. Attilio Seniga - « L'accensione nei motori a scoppio » - Biblioteca dell'Automobilista - Milano 1913.

Prof. Attilio Seniga - « Corso completo di Automobilismo » - Biblioteca dell'Automobilista - Milano, 1913.

Alberto Geisser - « Per l'istruzione e l'educazione del popolo italiano » — Società Tipografico-Editrice Nazionale - Torino, 1913.

Diana - *Rivista di Caccia* - edita a Firenze. Ricca di articoli di noti scrittori e di valenti specialisti

— con elegantissime illustrazioni di valore artistico. — I soci del T. C. I., potranno continuare a godere dell'abbonamento annuo per L. 7 anzichè per L. 10 (L. 12 all'estero invece di L 15).

Chirone - Piccola enciclopedia metodica italiana, ossia raccolta di trattati sulle principali scienze ed arti. Grosso volume di 1000 pagine: L. 10 Edit. R. Bemporad e F. - Firenze). Ai soci del Touring L. 8,50. I soci del Touring potranno anche effettuare il pagamento in tre rate (Vedi indicazioni nel fascicolo di Dicembre).

NUOVE NOMINE

Consoli.

Chiasso	Pasquali Attilio
Pisa	C.C. - Borghi Ranieri
Ripatransone	Tozzi Condivi Nicola

Medici.

Bellusco	Durante dott. Ugo.
Torino	Agosti dott. Mario

DIMISSIONARI o CESSANTI

Consoli.

Acqui	Gittardi cap. Arminio - 23° Artigl. da Campagna.
Addis Abeba	Pizzagalli ing. Guido
Albate	Barni Alfredo
Beausoleil	Algier Henri
Caserta	Pagani prof. Gustavo
Codigoro	Gualdi Ugo
Genova	Codebò Mario
Legnanello	Mongini Luigi
Modica	Cannata Sare
Mogadiscio	Sciomachen ten. Francesco - Truppe Coloniali
Piacenza	Versè cav. Ponziano - 4° Regg. Genio

Medici.

Dorno	Villa dott. Alfredo
Meda	Tragni dott. Alfredo

Soci benemeriti (1)

Bengasi, Pecorini sottoten. Nargalio — Bovisio Mombello, Cazzaniga Andrea — Genova, Cassina Mario — Lonigo, Simionati Guido — Loreo, Capponi Giuseppe — Mendoza, Frattoni Giuseppe — Milano, Anselmi Archimede, Ferrari Oreste — Nervi, Arvati Giuseppe — Parma, Pesci sottoten. Nello — Patrica, Simoni don Ilicio — Santos, Cilento Vicente.

Soci quinquennali.

Affori, Annoni rag. Guido — Alba, Marchisio Giuseppe — Auchland, Marchesini dott. Giuseppe — Avezzano, Prova Romolo — Barasso, Nicolini Carlo — Barcellona, Pesenda Giuseppe — Belluno, Manfrenuzzi Ruggero — Bergamo, Ribolla avv. Rindo — Bettola, Rocchi don Giuseppe — Bologna, Borelli Francesco, Brunetti Lodovico, Frattini Agostino, Puntoni comm. prof. Vittorio, Simoni ten. col. cav. Giov. Democrito — Breganze, Scaroni dott. Lodovico — Breno, Romelli dott. Cesare, Vielmi cav. Gerolamo — Brescia, Caversazio Alvise — Brookline, PEARSONI ADELAIDE — Brugnetto, Basile cap. Gennaro — Buenos Ayres, Cavagna Carlo — Caltanissetta, Gaetani d'Oriseo co: Salvatore — Carimate, Seveso Giovanni — Castello S. Lecco, Sala avv. G. B. — Cavarzere, Salvadego Molin co: Francesco — Cerignola, Caradonna Giosuè — Cirene, Finzi cap. cav. Aldo — Civitavecchia, Nota avv. Stefano — Como, Binda dott. Evangelista, Circolo Filologico Comense, Leoni dott. Leone, Orsenigo Giuseppe, Zara rag. Fedele — Cornigliano Ligure, Poletti Arturo, Queirolo Felice — Cortona, Marri Cristoforo — Crema, Occhioni ing. Gennaro — Cremona, Bettinelli dott. Giuseppe, Guarneri Antonio, Pagani rag. Antonio — Cressa, Imbrici Alberico — Crusinallo, Jorio Serafino — Degagna, Viani Bortolo — Desana, Ferraris avv. Mario — Domodossola, Maffioli Gioachino — Firenze, De Johannis dott. Eugenio, DUFOUR BERTE M.sa RITA, Fantechi Alfredo, Pichi prof. Luigi, Sommer Stefano — Fiume, Randich Giovanni, Vassilich Mario, Bertaccini dott. Colombano — Galeata, Facibeni rag. Antonio — Garian, Spernazzati Ettore — Genova, Groppallo M.se Luigi, Olivari Aristide, Onesti rag. prof. Giuseppe, Prini Angelo Mario — Gorgonzola, Menni Giuseppe — Iglesias, Crotta cav. Giovanni — Ivrea, Cassardo Giuseppe — Lamon, Bee Leonardo — Leno, Rossini Giuseppe — Lucca, JAGER MARIA — Lugano, Toppi Romeo — Luino, Assalini Arrigo — Manta, Riccati Ceva di S. Michele B.ne Carlo — Mantova, Berni prof. Archimede — Menaggio, Airoldi Cesare — Milano, Aureggi avv. Riccardo, Bellorini Mario, Brasseur Guido, Camozzi Roberto, Colombo Giuseppe, Corda Vittorio, Frova Giuseppe, Grossi Giuseppe, Manera Maurizio, Merlini ing. Gerolamo, Mezzabarba co: ing. Alberto, Migliavacca rag. Attilio, Mirra Giov., Pandiani Faustino, Pellegatta Paolo, Peroni rag. Luigi, Pessina Ferdinando, Pirovano Virginio, Ratti Franco, RIVA G. MARIA, ROGNONI GARAVAGLIA ADELE, Sailer ing. Ferdinando, Strada avv. Cesare, Tedeschi Carlo, Termidoro Michele, Valla Luigi, Vigo Pietro, Wert Federico — Modena, Lolli Gaetano, Tardini ten. col. Giuseppe — Mola, Tauro Vito — Mondovì, Borsarelli avv. Flavio, Borzini Attilio — Montesarchio, Campana Filippo — Monza, Ghezzi Lodovico — Napoli, Cacace Camillo — New Jork, Brunacci Luigi, Oppenheimer dott. Henry — Novara, Colli ing. Francesco, Franco Antonio, Obicini dott. Giuseppe — Omegna, Cappia Giuseppe — Oristano, Carabelli Carlo — Osnago, Galimberti Carlo — Padova, Foà Vittorio, Papafava co: Alberto, Simonetti cav. ing.

(1) Ogni socio che presenta 10 nuove adesioni viene dichiarato benemerito e riceve in dono un'*artistica medaglia d'argento*. Pel socio che presenta cento adesioni la *medaglia d'oro*.

Marco — Palermo, Ingaggiato M.se Giovanni — Parma, Pedretti Silvio — Pavia di Udine, Lovaria co: Fabio — Pergine, Andreini dott. Alfredo — Piacenza, Rizzi Leonardo — Ponte S. Pietro, Rossari Antonio — Porto Recanati, Volpini Volpino — Quarto dei Mille, Borlasca dott. Ugo — Reggio Emilia, Paderni Guido — Rodi, Sardo Giuseppe — Roma, Ardenti Giulio, Balduccini Guido, Genet Giorgio, Hajech ing. Alessandro, Pestalozza cav. prof. Ernesto, Pouget Ettore, Racach Giuseppe — Sale, Sormani avv. Carlo — Sandrigo, Pozolo dott. Luigi — S. Angelo Limosano, Marone don Costantino — S. Angelo Lodigiano, Cortese dott. Alessandro — S. Daniele nel Friuli, Vignuda Domenico — S. Francisco California, Mosca G. — S. Remo, Ricchieri co: Ernesto — Santiago, Maffet Armando — Saronno, Zerbi Luigi — Sarzana, Frediani Ivo — Sestri Ponente, Cadenaccio Amedeo — Siena, Crocini comm. Enrico — Sirt, Rossi ten. Quinto — Somma Lombarda, Pozzi cav. Luigi — Spezia, Genucor Giovanni — Strà, Alessandri dott. Camillo — Stroppiana, Oppezzo Giovanni — Susa, De Gubernatis comm. Enrico — Tollegno, Sunder Alfredo — Torino, Ambrosetti cav. Vincenzo, Arnecodo Teodoro, Boffa geom. Ettore, Craveri rag. Guglielmo, Deslex Gustavo, Gandolfi Achille, Gianotti B.ne Romano, Pecco avv. Basilio, Scarsi Carlo — Trieste, Legat Albino, Sichich Amedeo — Valtournanche, Hosquet Camillo — Varazze, Piola Caselli co: Paolo — Varese, Frattini rag. Carlo — Verona, Goldschmiedt cav. uff. Edoardo, Sangiorgio co: Vittorio — Verres, Bertetti Pietro — Vienna, Graf Laval Nugent — Villanterio, Cabrini Angelo — Zuara, Falchetti Ugo.

Elenco dei Candidati

a soci del T.C.I. che presentarono domanda d'ammissione dal 1° al 30 Novembre 1913.

SOCI VITALIZI (1)

ANDORNO, Cantono Giorgio — BAGNONE, Raffaelli dott. Luigi — BATAVIA, Kan H. H. — BOLOGNA, WALTE MATILDE — BRAVA, Rocchi Gioachino — BUENOS AIRES, Bazzacarini Dario, Calandria Domenico — CASTELLAMONTE, Pagliero Romualdo — COLORNO, Bilzi Girolamo — CONSELICE, Maga-

(1) *Art. 5 e 7 dello Statuto.* — I soci pagano una volta tanto L. 100 se residenti nel regno; L. 125 se residenti all'estero.
Il socio annuale potrà diventare vitalizio computando nelle L. 100 da pagare, se egli risiede nel regno, e nelle L. 125 dovute, se egli risiede all'estero, sino a due annualità precedentemente versate e calcolate in ragione di L. 5 ciascuna.
I soci vitalizi ricevono in dono un *bellissimo distintivo speciale* (similoro e smalti) e hanno diritto, dall'anno d'iscrizione in avanti, a tutte le pubblicazioni che il T. C. I. distribuisce gratuitamente ai soci.

gnoli ing. Ferdinando — CREMA, Algisi dott. Antonio Daniele — FRASCATI, Trigona principe di S. Elia Carlo — GENOVA, Galli Giovanni, Majocchi Costantino, Ramella Thomas, Gressoney S. Jean, Mehr Carlo Antonio — GREZZAÑA, Arvedi Ferruccio — LANCIANO, Serse Reggio — LA PLATA, Gavazzi Pietro Gedeone — LECCO, Frassi Carlo — LENDINARA, Marchiori Antonio — LIVORNO, Bozzoni ten. Enrico — MAZAGAN, Morteo cav. Alberto A. — MERCA, Esposito Pasquale — MESSINA, Sebastiani Alfredo — MILANO, Casati Gianni, Castiglioni Giannino, Ceretti Marco, Cunietti avv. Mario, Knoblauch Otto, Mantovani Luigi, Mona Arturo, Società Italiana per Condotti d'Acqua, Verona Augusto — MIRA, Lanza cav. avv. Arturo — MODENA, Pagliani Franz — MOMO, Oldini Domenico — MONZA, Pasta Blando — NAPOLI, Apicella ten. Vincenzo Ettore, Boetti co: cap. Angelo, Mazzocchi Giuseppe, Vilers cav. Eugenio OLGIATE, Civati Amerigo — PALERMO, Ferrara Gandolfo Gaetano — PEGLI, Cadenaccio Onorato — PISA, Matteucci dott. Guido — RIMINI, Ceradini Valentino — RODI, Galletti di San Cataldo ten. Alberto — ROMA, Cordone Nicolò — S. DONA' DI PIAVE, Bortolotto Pietro — S. PAULO, Lenci Raimondo — SANTIAGO, Corti Pietro, Dell'Orto Stefano — SORESINA, Municipio — SPALATO, Savo Luigi — SPEZIA, Marietti Franco — TORINO, Andreis Gian Luigi, Mussino cav. Giuseppe, ROVERO CAMILLA, SIBONI ALESSANDRA — TRIESTE, Cavalcante Rinaldo, Economo bar. G. Demetrio — UDINE, Del Torso co: Carlo — VARESE, Ferrari rag. Alberto — VERONA, Girelli-Consolaro Domenico — ZUARA, Bianchetti Giuseppe.

SOCI ANNUALI (1)

Soci inscritti dal 1° al 30 Novembre 1913.

ANCONA. — Belisario Leone.
CAGLIARI. — *S. Benedetto.* — Meucci Giulio.
FORLI'. — *Rimini.* — KRATOCHWILA WILHELMINA.
MILANO. — Foresti ing. Luigi, Griziotti Cesare, Pampana dott. Igino, Segattini dott. Luigi.
NOVARA. — *Maggiora.* — Antonioli Luigi.
PALERMO. — R. Biblioteca Nazionale, Di Piazza-Caruso Casimiro.
ROMA. — Calvi Pietro.
TORINO. — Forno Armando, Rigat Luigi, Rivolta Attilio.
Favria Canavese. — Cattaneo Antonio.
TREVISO. — *Crespano.* — Garbellini Marcello.
UDINE. — *Paluzza.* — Molinari Osvaldo.
VENEZIA. — Stivanello Leopoldo.

ESTERO

EUROPA

Francia

Larny. — Prioretti Geniale.

Germania

München. — LEIBER ELISABETH.

Svizzera

Appenzell. — Puricelli Alberto.

AFRICA

Egitto

Alessandria. — Società « Dante Alighieri ».

(1) *Art. 6 e 9.* — I soci annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto, ed una quota annua di L. 6 se in Italia, L. 8 se all'Estero. — *Art. 12.* Il Consiglio, non ricevendo alcun reclamo contro il Candidato entro il periodo di quindici giorni dopo la distribuzione della Rivista ai Soci invierà al Candidato la Tessera di riconoscimento.

Soci inscritti dal 1° al 30 Novembre 1913, optanti pel 1914.

ALESSANDRIA. — Baratella Carlo, Bortolotti dott. Lorenzo, Gabey Luciano, Marchina Luigi.
Acqui. — Cornaglia Arturo.
Arquata Scrivia. — De Giovanni Guido.
Asti. — Bocchio Monti Adalgiso.
Basaluzzo. — Robello dott. Vittorio.
Cantalupo. — Scansetti dott. Vittorio.
Casale Monferrato. — Negro Candido.
Incisa Belbo. — Marzi Alfredo.
Silvano d'Orba. — Ponte Alessandro.
Valenza. — Gervaso Giovanni.
ANCONA. — Burchiani Delio, Dominici Lamberto, Masi Alessandro, Mazzarini Amedeo, Talamanca Luigi.
Arcevia. — Del Prete prof. Correntino.
Jesi. — Albani Baldomero, Battistini dott. Rodolfo, Loreti Licinio, Pichi dott. Giuseppe, Sinibaldi Frontini co: Costantino.
Osimo. — Jannitto Padre Eduardo.
AQUILA. — *Atcleta.* — Mannella Tomasino.
Pescina. — Ferrazza don Aniceto.
Tagliacozzo. — Cantori Francesco.
AREZZO. — *Pergine.* — ANDREINI SISTINI MARIA.
ASCOLI PICENO. — Auto-Garage Andreoli-Bignardi.
Fermo. — Girotti dott. Gino.
AVELLINO. — *Cervinara.* — Bruno dott. Domenico.
Rotondi. — Gallo dott. Antonio.
BARI. — Fasano Gennaro, Vito ten. Savino.
Molfetta. — De Dato Francesco Giacomo.
Santo Spirito. — Castellaneta dott. Vincenzo.
Terlizzi. — Grieco Donato.
Trani. — Covelli avv. Vincenzo, Pappolla Giuseppe.
BELLUNO. — Circolo Ufficiali del Gruppo Belluno, Mojoli Nino, Stecco Riccardo, Stiz Giovanni, Stiz Paolo.
Longarone. — Bristot Angelo.
S. Pietro Cadore. — Casanova Eugenio.
Sospirolo. — Pellizzari Giov. Batt.
BENEVENTO. — *S. Croce del Sannio.* — Ditta Venditti e Compagni.
BERGAMO. — Alari Giuseppe, Alboini Anacleto, Cortesi Guido, De Wannemaeker ing. Osvaldo, Ghisleri ing. Luigi, Maes ing. cav. uff. Giorgio, Marossi Attilio, Migliavacca Pietro, Morandi Giovanni, Regazzoni dott. Luigi, Rovetta Angelo.
Ambria. — Giupponi Paolo.
Cologno al Serio. — Ubiali Giovanni.
Dalmine. — Bacchetta Francesco.
Lovere. — Petenzi Cristoforo.
Romano Lombardo. — Rosa don Luigi.
Sotto il Monte. — Longhi Sebastiano.
BOLOGNA. — Azzarone dott. Raffaele, Capovilla Luigi, Cappelli Carlo, Carrara Uberto, CAVARA CLARA, Cengarle Giov. Batta, De Astis Vincenzo, Della Valle rag. Adelmo, Famiglini dott. Edoardo, Gallati Giuseppe, Gavaruzzi prof. Vittorio, Ghedini Cesare, Gherlinzoni sottot. Giorgio, Giangrande Francesco, Grandi Enea, Gualtieri dott. Luigi, Mandini Dino, Mascagni Giuseppe, Momigliano ing. Giuseppe, Monetti dott. Giuseppe, Paolella ten. Arturo, Pirazzoli Arrigo, Reverberi ten. Leopoldo, Ricchi ing. Francesco, Rivani Angelo, Sabbadini Riccardo, Soldati don Gaetano, Tassinari Giuseppe, Tommasini Guido, Troisi Gustavo, Tugnoli Ferdinando.
Castenaso. — Pieralli Teodoro.
Corticella. — Nesi Giovanni.
Granarolo. — Gavani dott. Giusto.
Mezzolara. — Edgaro Orlando.
Minerbio. — Moretti Corrado.
S. Agata. — Serrazanetti Marcello.
BRESCIA. — Franzini Aristide, Marchetti dott. Giovanni, Rota dott. Angelo.
Chiari. — Pozzoli Gioachino.
Fasano. — Fenn A.
Inzino V. T. — Fontana Luigi.
Nozza. — Corli Faustino.
Ospitaletto. — Dubs Ernesto, Michel Carlo, Quaresmini Giacomo.
Pisogne. — De Martino Paolo, Ricci dott. Giuseppe.
Tremosine. — Morandi Angelo.
CAGLIARI. — Ibba rag. Giuseppe, Loi cav. avv. Umberto, Marini prof. Giovanni.
Terralba. — Congia Coccu Francesco.
CALTANISSETTA. — Calvini Ettore, Micciché Gaetano.
CASERTA. — Bembini Lorenzo.

Alvito. — Graziani Filippo.
Caianello. — Denza Salvatore.
Capua. — Grimaldi don Achille.
Carano. — Peraldo Giovanni.
R. Polverificio sul Liri. — Capuano Attilio.
CATANIA. — Arena Mario, Russo Bellini Rosario.
Aci-Catena. — Scullica Innocenzo.
Riposto. — Leonardi Ignazio Giuseppe.
CATANZARO. — Larussa Achille.
Buonocampo. — Curci ing. Gaetano.
Falerno. — Spinelli Piergiuseppe.
Gagliano. — De Siena Gaetano.
CHIETI. — Calvi Nicola, De Caro Giuseppe, Di Paolo Quirino, Giammaria Ernesto, Pace Giovanni, Ranalli Pietro, Sempronj Emerico.
Lanciano. — Basciano can. Emidio.
Pollutri. — Del Re Umberto.
COMO. — Albonico Carlo, Belgeri Carlo, Grandi Felice, Matteini rag. Guido, Mera rag. Angelo, Ponti Carlo.
Albate. — BUTTI FAUSTA.
Cantù. — Arnaboldi Gaetano, Marelli Agostino, Molteni Alessandro, Orsenigo Marzorati Mario, Sala Carlo, Sottili Enrico, Spazzi Giacomo.
Germignaga. — Santambrogio Giglio.
Giubiano. — Nasoni Egidio.
Lanzo d'Intelvi. — Spazzi Emilio.
Lecco. — Figini Luigi fu Carlo, Gilardi Rodolfo.
Maslianico. — Luppi Giovanni.
Mombello. — Carughi Mario.
Piazza S. Stefano. — Dotti Rodolfo.
Ponna Intelvi. — Marmori rag. Camillo.
Rovellasca. — Sala Giuseppe.
S. Maria del Monte. — Luraschi Giuseppe.
Solbiate. — Broggi Emilio, Censi Antonio, Lazzari Quirico, Vila Achille.
Stazzona. — Selleri Giuseppe.
Varese. — Beltemacchi rag. Eugenio.
Viggiù. — Zini Francesco.
COSENZA. — *Rende.* — Atella Giuseppe.
CREMONA. — Barbieri rag. Achille, Barbieri Guido, Cantù Lino, Ghiraldi Alessandro, Toci Arnolfo, Toci Torquato.
Cappella Cantone. — Fiamenghi Vincenzo.
Castelleone. — Faccini Giulio.
Cignone. — Frittoli Emilio.
Crema. — Gilardi Giulio.
Gerre Caprioli. — Genzini Mario.
Gussola. — Bacchi Luigi.
Pizzighettone. — Ditta Fratelli Valvassori.
Soresina. — Gazza Oreste, Gilberti ing. Eugenio, Nosari Adone, Pinferetti Luigi, Rossi Achille.
CUNEO. — Billia Achille, Dutto Cesare.
Barge. — Cagiati Leonardo.
Briga Marittima. — Montanari Matteo.
Cherasco. — Rossotti avv. Mario.
Dronero. — Degioanni Luigi.
Lausetto. — Giuliani Angelo.
Mondovì Breo. — Accinelli dott. Francesco, Riga Gaspare.
Saluzzo. — Storari Umberto.
Sampeyre. — Pignatta Giuseppe.
S. Dalmazzo. — Brescia Pasquale, Chiaramello Angelo.
FERRARA. — Silvagni Pompilio.
Comacchio. — Casini Mario.
Portomaggiore. — Accorsi Luigi, Gardusi Napoleone.
Scortichino di Bondeno. — Fabbri Ermanno.
FIRENZE. — Antinori Amerigo, Cardoso Guido, Cerri Placido, Faleni rag. Giuseppe, Martelletti Augusto, Martelli Alberto, Treves Augusto.
Arcetri. — ADAMS M.rs MARIA LUISA.
Pistoia. — Valiani Arturo.
Prato. — Bonaccorsi Emilio, Bracali Alipio, Moraglia Maurizio.
S. Piero in Bagno. — Nuti Ildebrando.
FOGGIA. — Bovegno Francesco, Franco ing. Giuseppe, Giuliano Rodolfo, Irace rag. Carlo, Magroni ing. Paolo, Mascia rag. Umberto, Monacheso Ermenegildo, Petrozzi Ugo, Ruffini Vincenzo, Sollazzo Guido.
Casalnuovo Monterotaro. — D'Arcangelo Teodosio.
Serracapriola. — De Nardellis Enrico.
FORLI'. — Cavarra avv. Angelo, Chieffo prof. Adolfo, Cordaro prof. Carmelo, Laghi Narsete, Zambianchi Domenico.
Cesenatico. — Bersani Giacomo.
Covignano. — Soci Michele.
Rimini. — Torelli Manfredi.
S. Fortunato di Rimini. — Soci Giacomo.
GENOVA. — Bevegni Emanuele, Beverini rag. Luigi, Campora rag. Giovanni, Casanova Francesco, Cassini rag. Armando, Ciceri Guido,

Conti rag. Evaristo, Coppo Giuseppe, Corporandi d'Auvars Marcellino, Cristaldini cav. Carlo, Crovetto Giovanni, De Negri Enrico, Ferrari Bruno, Ferrarini Angelo, Gallo dott. G. Battista, Ghigliazza Angelo, GRILLO LUISA, Grosso Giuseppe, Isolabella Davide, Lungonelli Cenisio, Mascardi Armando, Mollet William, Neppi avv. Vittorio, Olzi Luigi, Pedevilla Nazario, PESCIO MARIA ved. PIO, Pietro Tobia, Ricaldone Enrico, Spallarossa Federico, Spirito Luigi, Verri Lodovico, Zanon Eugenio.
Albenga. — Gaja Ugo.
Borghetto S. Spirito. — Roveraro Gio. Batta.
Camogli. — Canepa Silvio, Cuneo Antonio, Spinetta Fortunato.
Celle Ligure. — Venturino Giacomo.
Cogoleto. — Gallo ing. Celeste.
Cornigliano. — Sacco ing. Tommaso.
Nervi. — Ciceri Tullio, Fravega Michele, Gnecco Mario, Musante Giovanni B., Provisier Alfredo, Rivera Enrico, Rivera Ettore, Sartori Carlo.
Pontedecimo. — Omodei Zorini Nicolò.
Portovenere. — Manfroni Luciano Andrea.
Quinto al Mare. — Pescio cav. Roberto.
Riomaggiore. — Pasini dott. Antonio.
Rivarolo Ligure. — Bolloli dott. Ernesto, Pastorino Stefano.
Riva Trigoso. — Stagnaro Leonardo.
Sampierdarena. — Fiorito Federico di Lorenzo, Monterosso Francesco Nicola, Rebora Luigi, Stabelini Angelo.
Savona. — Giordani dott. Giuseppe Ernesto.
Sestri Levante. — Dighero Salvatore.
Sestri Ponente. — ROSSI MARTINI VIRGINIA, Verardo Alberto.
Spezia. — Belluzzi Alessandro, Bergfried Guglielmo, Camerano Ugo.
Vado Ligure. — Baroncini Jacopo.
Varazze. — Lavarello cap. Francesco, Maccagno Agostino.
GROSSETO. — Orru Aristide, Severi Romolo.
Cinigiano. — Radicchi Luigi.
Massa Marittima. — Biagioli Agostino, Bongi avv. Eugenio, Chirici Mario.
LECCE. — *Brindisi.* — Nervegna Ugo.
Campi Salentina. — Caramanda Alfredo, Schiraldi Giuseppe.
Castellaneta. — Padolecchia Tommaso.
Ceglie Messapico. — Vitale Alberico.
Galatina. — Candido prof. Giacomo.
Gallipoli. — Porcari Francesco.
Massafra. — Annese Orazio.
Mesagne. — Cavallo Tranquillo.
Taranto. — Guglielmi agr. Rodolfo, Preti Luca.
Torre S. Susanna. — Pezzarossa prof. Michele.
LIVORNO. — Chiolero Giovanni, Giorgio Franco, Torracca magg. Antonio Eugenio.
LUCCA. — *Borgo a Mozzano.* — Fazzi Pompilio.
Montecatini Val di Nievole. — Ricci Guido.
Montevettolini. — Bindi Ferdinando.
Viareggio. — Guidotti Felice, Raffaelli Alessandro.
MACERATA. — Astolfi geom. Giuseppe, Nardi Alessandro.
Monte Lupone. — Società Auto-Ciclistica « Il Potenza ».
Muccia. — Paparelli Giammario.
Serravalle Chienti. — Bucci Ercole.
MANTOVA. — Soresina geom. Eugenio, Zanini Otello.
Castiglione delle Stiviere. — Gobbi Umberto, Morotti ing. Isidoro.
Goito. — Furri Valentino.
Magnacavallo. — Basaglia Silvio.
Ostiglia. — Borellini Nino.
Viadana. — Sinigaglia dott. Enrico.
MASSA CARRARA. — *Carrara.* — Valli cav. dott. Diomede.
Castelnuovo Garfagnana. — Simonetti Giacomo.
Sillano. — Bosi don Giacomo.
MESSINA. — Mandello Tommaso, Migliardi avv. Oreste.
Gazzi. — Battaglia Francesco.
S. Lucia del Mela. — Galluppi ing. Antonio, Ziello ing. Fortunato
MILANO. — Abbati Attila, Aimini Ambrogio, Aiolfi Angelo, Alioli Guido, Aschei Ferruccio, Balducci ing. Rolando, Bassi Edoardo, Bercieri Maurizio, Bersellini Vico, Bianchi Giovanni, Bicchierai Giuseppe, Bonacina Ernesto, Brambilla Edoardo, Brizzi Luigi, Brunero Carlo, Bucchia Riccardo, Calef Francesco, Calini Co: prof. Paolo Andrea, Campestrini Alcide Davide, Campi Ferdinando, Carnelli Attilio, Castelfranco Castelfranchi Rinaldo, Castelli Roberto, Cavalieri Edgardo, Cavalli Giulio, Chiesa Mario, Codara Luigi, Colombano Giuseppe, Colombo rag. Emilio, Comoletti Emilio, Conconi rag. Peppino, Conti Francesco,

Contini Giuseppe, Crotta Alessandro, Dall'Ara Guglielmo, Della Grazia Paolo, De Marco Carlo, DENTI GIUSEPPINA ved. STUCCHI, De Vincentiis Lodovico, Didone Aldo, Donzelli Luigi, Faini Luigi, Fallardi Cesare, Farè Enrico, Fioretta Arduino, Fiori Attilio, Fossi Luigi, FRATES GINA, Froldi Dario, Gadler Giuseppe, Gagliardelli Vittorio, Galbiato Pietro, Gandolfi Emilio, Gervasini Emilio, Ghezzi capom. Giuseppe, Ghisletti Bassano, Giacomelli Carlo, Giavazzi Franco E. Gina Augusto, Girardon Giovanni, Grandi Marco, Grassi Riccardo Alessandro, Interlenghi Alfredo, Leva Agostino, Levi rag. Emilio, Locatelli Abele, Loi dott. Domenico, Lucini Luciano, Mangano Pietro, Mangini Giuseppe, Marca Siro A., Massola Ettore, Mauri Luigi, Mazzi Guido, Meda Paolo, Merlo Federico, Messa Angelo, Messa Oreste, Minari Antonio, Miriani Alessandro, Morati ing. Luigi, Mornati Angelo, Moro Eugenio, Necchi Angelo, Niessen Carlo Baues, Paganini Luigi, Palazzoli Daniele, Palma Manfredi, Paroni Federico, Passoni Carlo, Pastori Francesco, Peruzzi Natale, Pescarmona Adentino, Pessina Mario, Pettazzi Giacomo, Pini Augusto, Pojaghi Enrico, Politi Luigi, Rancati Arnaldo, Renzi Pietro, Restani Amedeo, Rimoldi Carlo, Robbiati Paolo, Ronchi Giuseppe, Rossi dott. Guido, Rossini Giulio, Roveda Angelo, Rusconi Giovanni, Sangiorgio Giuseppe, Sanna Arturo, Sartirana Ernesto, Sassi Silvestro, Scarpetta rag. Umberto, Sintoni Umberto, Sommaruga Carlo, Steffenini Luigi, Steiner Giovanni, Terranes, Angelo, Testa Domenico, Tieghi Ercole, Trinchieri Mario, Vachelli rag. Giuseppe, Vanelli Attilio, Viand Carlo, Voegeli ing. Gioachino, Zanenga Giuseppe, Zucca Giuseppe.

Abbiategrasso. — Unione Sportiva Abbiatense.
Affori. — Torretta Fortunato.
Bosisio. — Bergamo Giuseppe.
Brugherio. — Fumagalli sac. Luigi.
Caronno Milanese. — Banfi Pio.
Corbetta. — Unione Sportiva Corbettese.
Crescenzago. — Robecchi dott. Edoardo.
Dosso. — Riva Paolino.
Gaggiano. — Lanzi Romeo.
Gallarate. — Bonfantini Giuseppe, Cozzi Angelo, Keller Leone, Laghi Ermenegildo.
Greco Milanese. — Bari Nello, Nicelli Rinaldo.
Lainate. — Pravettoni Luigi.
Legnano. — Rizzi Adolfo.
Locate Triulzi. — Maverna Ettore.
Lodi. — Asti Orazio, Bignamini Giuseppe.
Monza. — Ajmar Osvaldo, Monza Mario.
S. Angelo Lodigiano. — De Martino Nicola.
Saronno. — Caronzi Carlo.
Senago. — Saldarini Carlo.
Seregno. — Abbiati Cesare, Cova Gaspare.
Solbiate Arno. — Riganti Enrico.

MODENA. — *Mirandola.* — Meschieri Senem, Vischi dott. Vito.
Pavullo. — Lavacchielli dott. Augusto

NAPOLI. — Cacace Michele, Cacace Vincenzo, Cattani rag. Michele, Cavaccini Nicola, Coccari Ciro, Franchini dott. Carlo, Giaquinto rag. Giovanni, Paonessa Giuseppe, Russo dott. Luigi, Sepe cav. Giuseppe, Squadrilli Alessandro
Afragola. — Antiero Vincenzo.
Castellammare. — Esposito Andrea, Vingiani Leonardo.

NOVARA. — *Arona.* — Prino sac. Giuseppe.
Biella. — Brovarone Ugo, Cerrina Giulio, Tallia Dante.
Borgosesia. — Ramazio Delfino.
Campiglia Cervo. — Fontanella Ottavio, Gaja Vittorio, Rossetti Giuseppe.
Crova Vercellese. — Ferraris don Battista.
Domodossola. — Sciolla Angelo.
Intra. — Taglioni Pier Carlo.
Momo. — CONTINI ELSA, Curini Giuseppe, Marchioni Giovanni, Proverbio Francesco.
Nebbiuno. — Costa Francesco.
Netro. — Perinetto Arduino.
Olgia. — Visconti don Luigi.
Omegna. — Comoli Pietro, Fovana Giovanni B.
Pavignano. — Fezzia Efisio.
Pontegrande. — Gaido Giacomo.
Ponzone. — Barberis Anacleto.
Prestinone. — Fornara Carlo.
Quarna Sopra. — Quaretta Giuseppe.
Soriso. — Casarotti Alfonso.
Tavigliano. — Meliga ing. Italo.
Tollegno. — Acquadro Giacomo, Valeggia Carlo.
Trecate. — Mossi dott. Felice.
Trobaso. — Respini don Antonio.
Valmaggia. — Bertoli Anselmo.
Vercelli. — Cerutti Mario, Fiore

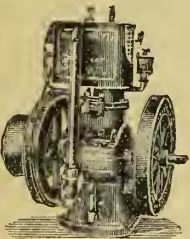
Graziano, Fizzotti Cesare, Gianolio Enrico, Predelli Fermo.
PADOVA. — Bedon Ermenegildo, Belloni Vittorio, Fabris Riccardo, Gioia rag. Pietro, Lion Ettore, Mengotti ing. Bernardino, Parnigotto Napoleone.
Battaglia. — Bonatti Emilio, Cappellini Riccardo.
Este. — Bagno Giovanni, Fracanzani co: Piero.
PALERMO. — Bontade ing. Giovanni, Stancampiano Giovanni B.
PARMA. — Bevilacqua dott. Enrico, Guareschi Giovanni, Palmia Oddone, Rossi Giovanni.
Bedonia. — Squeri Alfonso.
Borgo S. Donnino. — Peretti Clemente.
Busseto. — Viola Camillo.
Collecchio. — Galaverna Giuseppe.
Contignaco. — Boschi Carlo.
Costamezzana di Noceto. — Gandolfi Ettore.
Salsomaggiore. — Masnini don Luigi.
Scopolo. — Maglia don Vincenzo.
Soragna. — Donetti Fiorenzo.
PAVIA. — Fugazza Pietro, Morandotti Carlo, Patta prof. Aldo, Sogni Mario.
Branduzzo. — Litta Modignani nob. cav. Francesco.
Broni. — Porrati dott. Gabriello Teresio.
Casteggio. — Ballabio Angelo.
Codevilla. — Giudice Giuseppe, Guerrini Angelo.
Fossarmato. — De Paoli Egidio.
Nicorvo. — Buttè Enrico.
Stradella. — Montulli avv. Vincenzo.
Valle Lomellina. — Spigno Leo.
Vigevano. — Portolani Livio, Radice rag. Mario
Voghera. — Castaldi Clemente, Maugiarotti Oreste, Tonini cap. Mario, Zampollini Giovanni.
PERUGIA. — *Foligno.* — Cuccioletta Egisto.
Marsciano. — Cruciani dott. Giuseppe.
Spoleto. — Angelini Rota Giuseppe.
Tuoro. — Castellini Arnaldo.
PESARO. — *Fano.* — Tomassi Quirino.
Fossombrone. — Carlone Concezio, Cola Antonio, Corbelli Olinto, D'Angelo Guglielmo, De Angelis Luigi, Di Gregorio Giovanni, Lanciotti Pio, Raffanini ing. Antonio.
S. Angelo in Lizzola. — Amadio Giovanni.
PIACENZA. — Bussolati rag. Camillo, Grassi nob. Francesco, Guzzetti Ambrogio, Maggi Vincenzo, Morini sac. Giuseppe, Orio Bartolomeo.
Castelsangiovanni. — Marchesi dott. Fausto.
Castelvetro P. — Frignani dott. Giuseppe.
Faggio. — Taravella don Luigi.
Fiorenzuola d'Arda. — Arduini Adelmo, Ferrari don dott. Ferdinando, Gaboardi Amilcare, Veneziani Attilio.
Fontana di Cadeo. — Affaticati Italo.
Lugagnano. — Castellana Pietro. —
Monticelli d'Ongina. — Azzoni Enrico.
PISA. — Cames dott. Angelo, Salkind Benedetto, Zoccoli Giuseppe.
Buti. — Sarti Fernando.
Piombino. — Piccioli ing. Dante, Romagnoli ing. Giovanni.
PORTO MAURIZIO. — *Olivetta S. Michele.* — Perotto Giuseppe.
S. Remo. — Asdenti Domenico, Carlin Giacomo.
POTENZA. — *S. Nicola di Melfi.* — Mazzarisi Pietro.
RAVENNA. — BARONCELLI prof.ssa GIUSTINA OLIMPIA, Ghigi Pellegrino, Graziani Pietro.
Brisighella. — Rondinini Battista, Silvestrini dott. Luigi.
Faenza. — Beltrami dott. Sante, Caldesi dott. Federico, Calzi Giacomo, Ditta A. Bulgarelli e C., Margotti Tino, Medri Alfredo, Minardi Arnaldo, Morini Aurelio, Ravajoli Domenico, Regoli Camillo, Rossi Pio, Santandrea Alfonso, Santandrea Mario, Società pel Risveglio Cittadino, Tura Luigi, Valli Giovanni, Zama Oreste, Zoli Enrico.
REGGIO CALABRIA. — Cuneo rag. Cesare, Perdomo geom. Alerano.
Gallina. — Asprea Vincenzo.
Jatrinoli. — Ganini Carlo.
Polistena. — Sigillo Vincenzo.
Siderno. — Albanese Giovanni.
REGGIO EMILIA. — Guaschi rag. Pietro.
Baiso. — Braglia don Giovanni, Costi Giovanni, Toschi G. Battista.
Boretto. — Davoli Umberto.
Carpineti. — Cavalletti Attilio.
Correggio. — Massari Leonida, Petrucci Carino.

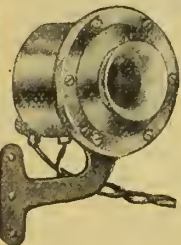
Guastalla. — Circolo Guastallese.
Lentigione. — Bucci Cesare.
Montecavolo. — Castagnini don Silvio.
ROMA. — Anderson Giorgio, Angelucci Umberto, Ballarin rag. Mario, Bartoli Giulio, Benazzi Giulio, BISSONE TERESINA, Boninsegna dott. Alfredo, Bravi Sante, Broglia Luigi, Camerini rag. Mario, Cappellini Cimbro, Casella Giuseppe, Castaldo rag. Luigi, Castellari Mario, Cerulli Antonio, Costa rag. Mario, Cremonese Giovanni, De May avv. Armando, D'Orsay Murray J., Falco dott. Giuseppe, Fasano Carlo, Forti Adriano, Francesconi Giulio, Funari rag. Ferruccio, Gambetta Romolo, GIANNOTTI Contessa COSTANZA, Jelardi dott. Carlo, Lomatter Francesco, Lupoli Augusto, Magno avv. Alessandro, Marincola Tizzano Domenico, Marroni Arturo, Marzelli Tommaso, Mignone Armando, Molina Mario, Moneti Pietro, Nevi Cesare, Pagano cav. avv. Filippo, Pagnoncelli Toni Camillo, Pasquali Silvio, Piccinini Paolo, Pisani Vettore, Pontecorvo avv. Giuseppe, Robbiati Enrico, Romolini Enrico, Roncagli dott. Wladimiro, Salt Alberto Paolo, Scaeper Giuseppe, Schneider Graziosi Carlo, Schraider Mario, Sereni Guido. Spada Luigi, Stampa Giuseppe, Toffaloni cav. uff. rag. Ruggero, Tommasini comm. Francesco, TOMMASINI GIULIA, Veratti Augusto, Virgili Pio, Zappa Alfredo, Zoppitelli cav. Giuseppe.
Amaseno. — APPONI CESIRA.
Anagni. — Alessandrini Igino, Torti don Alfredo Nicola.
Ferentino. — Seminario.
Frascati. — Bonanno Majorana Della Delia Michele.
Frosinone. — Bernardi Francesco, Cappoui Luigi, Pesci don Carlo Augusto.
Giuliano di Roma. — Diamanti don Filippo, Felici don Tullio.
Onano. — Felici Clemente.
Patrica. — Vallecorsa don Scrafino.
Sgurgola. — Gentili Pozzi dott. Elio.
ROVIGO. — Cocchi Valentino, Pasotto rag. Manlio.
Loreo. — Brusaferro Ferdinando Giacomo, Dainese Adelchi, Nicolli dott. Armando, Pavan Dante.
SALERNO. — D'Agostino Mario, Migliacci ing. Raffaele.
Nocera Inferiore. — Gabola Luigi.
Pontecagnano Faiano. — Moscati avv. Amedeo.
Rutino. — Passarelli Francesco, Vigoriti Artema.
Sapri. — Perazzi Paolo.
SIENA. — Campigli Enrico, Carli rag. Latino, Doccini Alberto, Genone Giuseppe, Guerrini Giovachino, Marzocchi Carlo Alberto, Nencini Adolfo, Neri Nello, Petrini Carlo, Ricci Angelo, Savelli sac. Venanzio, Staffetti co: cav. dott. Luigi.
Pienza. — Puricelli Giulio.
Sicelle. — Corsini sac. Ugo.
SIRACUSA. — *Modica.* — Giurdanella Fusci Giuseppe, Muccio prof. Giorgio.
Spaccaforno. — Hernandez Francesco.
Vittoria. — Circolo di Coltura « Rapisardi Mario ».
SONDRIO. — Buzzi Lavinio, Lavizzari Fausto.
TERAMO. — *Alanno.* — Di Michele Casimiro.
Bisenti. — Barone dott. Vincenzo.
TORINO. — Acuto avv. Pietro, Aime Edoardo, Basadonna dott. Mario, Belmondo Ildebrando, Benctin Enrico, Bergero Pietro, Bertino Ernesto, Biscarra cav. Cesare, Bonaventura Giuseppe, Bonzanino Edoardo, Bottero Mario, Casagli Lodovico, Casalis Alessandro, Caverzasi Giovanni, Chiariglione Antonio, Chierico Ernesto, Cocconato Guido, Demo Angelo, Fassino prof. Luigi, Ferrero Damiano, Ferro prof. Cesare, Gagliasso Giovanni, Gariglio Felice, Gatti Giulio, Genisio Attilio, Grandi Marco, Grisone Riccardo, Incide Pietro, Lainati cap. cav. Carlo. Massimello Giuseppe, Molino rag. Pietro, Nardi Edoardo, Nicola Romano, Occelli Remigio, Odone Felice,, Pietrasanta Ruperto, Raviglione Eugenio,

Riccio Carlo, Rodolfi Eleuterio, Rosmi Gervasoni Ulisse, Rossato Giuseppe, Ruggeri ten. Umberto, Scaglione Daniele, Turco cav. prof. Marco, Unione Sportiva Torinese, Vay Michele.
Alpignano. — Biano Ferdinando.
Chivasso. — Reano don Mario.
Giaveno. — Tacca Guido, Vercelli don Bartolomeo.
Osasio. — Grillo dott. Enrico.
Pinerolo. — Guy Silvio.
Torre Pellice. — Pons Giovanni, Pons Stefano.
TREVISO. — Tomadini Luigi.
Spresiano. — Manzotti Giuseppe.
Tarzo. — Padovani rag. Silvio.
UDINE. — Venturini Aldo.
Casarza Delizia. — Melchiori Luigi.
Castions di Zoppola. — Cimati dott. Federico.
Cividale. — Natalini Vittorio.
Cordovado. — Rosit Antonio.
Moggio. — Franz Antonio.
Palmanova. — Fabris Giacinto, Olivo Gino.
Pordenone. — Poletti Sano.
S. Daniele. — Floreani Annibale.
S. Giorgio Nogaro. — Todisco Leonardo.
Sesto al Reghena. — Altan ing. Giacomo.
Spilimbergo. — Catastini dott. Guido.
Tolmezzo. — Marcolini Francesco.
Torsa di Pocenia. — Muselli Giuseppe.
VENEZIA. — Battistin Fausto, Cadorin Lodovico, Cesana Ermete, Della Coletta Silvio, De Luca Alberto, De Rossi Egidio, Pastori Francesco Vittorio, Rossettini rag. Zaccaria, Schierato Fasta, TOFFANIN ONGARO prof.ssa YOLE.
Mestre. — Ceccarello Massimo.
Mirano. — Peron Franco.
S. Donà di Piave. — Girardi dott. Alessandro.
VERONA. — BERCHTOLD MARIA ved. DOBRAWSKY, Bonfà Mario, Club Alpino Italiano, Cometti Leonello, Dalla Preda Giuseppe, Dal Molin rag. Ugo, Ferrante dott. Giorgio, Ferrazza Giuseppe, Florianello Vittorio, Manganotti rag. Giovanni, Marchetti Ferdinando, Mariani Giuseppe, Milano Mario, Muller Josef, Sartori Giuseppe, Tisatti rag. Carlo, Vanzetti cav. uff. avv. Vittorio, Zanella Luigi, Zara Ernesto.
Caldiero. — Travaglino Mario.
Grezzana. — Rossi Oreste.
Isola della Scala. — Veloce Club Isolano.
S. Michele Extra. — Meurisse Giorgio.
Valeggio sul Mincio. — Ballarini Secondo, Fascinelli Ubaldo.
VICENZA. — *Breganze.* — Benacchio Tullio, Marinoni cav. Antonio.
Cornedo. — Pozza Umberto.
Fusine. — Maraschini Giuseppe.
Marostica. — Chiminello Virgilio.

COLONIE ITALIANE.

Eritrea.

Agordat. — Santacroce Nicola.
Asmara. — Biancardi Paride, Cocchetti Riccardo, Comparini Mario, Leonardi Umberto, Naldi Ferdinando, Picollo Felice, Ponte Giovanni, Tarozzi Nereo, Uldegherghis Murag.
Barentù. — Giovannangeli Arduino.
Cheren. — Angelino ing. Carlo Erasmo.

New-Way tipo verticale da 1 1/2 - 2 1/2 - 3 1/2 - 4 1/2 e 6 HP.

New-Way tipo orizzontale da 6 (a 1 cil.) e da 8 a 12 HP. — Questo tipo basso è specialmente adatto per essere collocato su macchine agricole.

Libia

CIRENAICA. — *Bengasi.* — Amorati Giuseppe, Aureli Fernando, Bollani Francesco, Gorrieri Giovanni, Griffa Giovanni, Leonardi Primo, Nuzzo Paolo, Vismara Leopoldo.
Cirene. — Cannarozzo Orazio, Cattivelli Attilio, Lorenzi Fernando, Regaldo Giacomo, Scotti Eugenio, Zaina Renato.
Derna. — Baglione Domenico, Forcellini Luigi, Gamba Pasquale, Mercanti Renato, Montagnini Francesco.
Merg. — Mannerini ten. Alberto.
Tobruk. — Bertolotto Oreste.
TRIPOLITANIA. — *Misurata.* — Alberici nob. Alberico, Brianti don Francesco, Catapano dott. Edoardo, D'Agostino Ettore, Della Boua ten. Rodolfo, Paoloni Arnaldo, Saccoccia dott. Emidio.
Tripoli. — Capitani Oreste, Valle Arturo, Vitale Silvio.
Zuara. — Mazzarone Francesco.

Somalia Italiana.

Mogadiscio. — Corinaldesi Ferruccio, Del Sole Carlo, Gigli Duilio.

Egeo.

Rodi. — Faccio Virgilio, Pantalena Giuseppe, Sebenico Francesco.

ESTERO

EUROPA

Austria-Ungheria.

DALMAZIA. — *Spalato.* — Ilich dott. Giuseppe.
Zara. — Bugatto Enrico.
VENEZIA GIULIA. — *Trieste.* — Bartak Enrico, Bragato Leone, Cofler dott. Attilio, Danese Fabio, Luzzatto Lazzaro.
Gorizia. — Pallich Arturo.
Monfalcone. — Meahrer dott. Giulio.
TRENTINO. — *Mori.* — Benedetti dott. Tullio.
Trento. — Micheloni Giulio.

Belgio.

Montigny. — Merli Ernesto.

Francia.

Argenteuil. — Société Lorraine De Dietrich e C.ie.
Aulmoye. — Galli Paolo.
Marsiglia. — Pavanelli Giuseppe.
Nizza. — Giraudo Carlo.
Rumilly. — Dalberto Francesco, Perolini Giovanni, Perolini Giuseppe.
PRINCIPATO DI MONACO. — *Monaco.* — Gugnoni Giulio, Nicorini Giovanni.
Montecarlo. — Quagliotti Michele.

Germania.

Aachen. — Liese prof. Joseph.
Breslavia. — Giacin Giovanni Antonio.
Brunswick. — Johnson Henry.
Burzweiler. — Barozza Antonio.
Francoforte. — Bellocchia Vittorio.
Gross-Hettingen. — Lana Lorenzo.
Stettino. — Mausse Ella G.

Gran Bretagna e Irlanda.

Edinburgh. — D'Agostino G.
Londra. — Cippico dott. Antonio, Novelli Luigi.

Grecia.

Corfù. — Giordano Emanuele.

Portogallo.

Lisbona. — Flora Biagio.

Russia.

Pietroburgo. — Gandolfi Ferdinando.

Spagna.

Madrid. — Rollin Leon.

Svizzera.

CANTONE DI BERNA. — *Thun.* — Clivio Attilio, Roi Giuseppe.
CANTONE DI ZURIGO. — *Zurigo.* — Meyer Enrico, Sidler Paul L.
CANTONE TICINO. — *Crocefisso.* — Woivodich Simon D.
Locarno. — Rossi Luigi A.
Lugano. — Parini Antonio.

AMERICA MERIDIONALE

Argentina.

Bahia Blanca. — De-Simoni Costantino.
Buenos Aires. — Aflallo Santiago, Balduino Eugenio, Bolloli Eugenio, Bolloli dott. Pio, Connio Alessandro, Croce Cefferino, De Campo Catalina, Fusoni Roberto, Macchi Enrique, Marro Adolfo, Pelaghi rag. Gian Silvio, Pumelli Leone, Sola Beniamino, Spaini arch. Simeone Emilio, Strambini Pietro, Tortello rag. Tancredi.
Cordoba. — Biasucci Paolo, Bianucci Torquato, De Francesco Stefano, Martinelli F., Rosellini Giuseppe.
Lomas de Zamora. — Sgavetti Valmore.
Magdalen. — Mugno Angelo M.
Rosario Santa Fè. — Girolami Lui-

gi, Peirone Bacilio, Peirone Michele.
Suisero. - Olivier Alberto.
Talleres. Broccardo Luigi.
Tigre. — De Michelis G. B.

Brasile

Cachoeira. — Camozzato dott. Benjamin, Rangel Rodolfo, Società Italiana « Principe Umberto ».
Juiz di Fora. - Sirimarco Michelangelo.
S. Paulo. — Bandieri Amedeo, Di Franco Giacomo, Forlì Luigi, Sanna Ferdinando.
Santos. — Alves Riccardo, Bovo Vincenzo, D'Amico Agatino, Di Chiara Rocco, Gola Giovanni, Russo Fiore, Russo Giovanni, Votta Luigi.

Chile.

Vina del Mar. — Urzua ing. arch. Umberto.

Perù.

Lima. — Anselmi Emilio.

AMERICA SETTENTRIONALE

Stati Uniti.

Akron, Ohio. Conti John.
Chicago. Lawson Victor F.

AFRICA

Congo.

Stanleyville. — Grossule dott. Virgilio.

Egitto.

Cairo. — Rigazzi dott. Cesare.

Etiopia.

Addis Abeba. — Fedi Giuseppe.

Meridionale Britanni a.

Gingindhlovu. — Saporiti dott. Giuseppe.

POSIZIONE DEI SOCI

AL 15 DICEMBRE 1913

Soci annuali al 15 Novembre 1913 . N. 110 869

Soci nuovi 1913 inscritti dal 15 Novembre al 15 Dicembre 1913 . . » . . . . . .

Totale Soci annuali N. 110 869

Soci vitalizi al 31 Dicembre 1912 . N. 5 774

Soci vitalizi dal 10 Gennaio al 15 Dicembre 1913 . » 634

N. 6 408

TOTALE SOCI N. 117 277

Direzione e Redazione: Touring, Via Monte Napoleone, 14 - Gerente: Luigi Scesa.

Prem. Stab. Artistico Industriale G. MODIANO & C. - Milano, Rip. Gambolotta, 52.

S.A.I.G.A. F.LLI ARMANINO - MILANO